

ROMANIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ



REVISTA **LIGEI NVALE ROMÂNE** PENTRU PROPAGANDA,
ORIENTAREA ȘI APARAREA INTERESELOR PE APA

Anul I, No. 3

Ianuarie 1932

Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine, navigația maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice



*„Cheia mântuirii noastre
este drumul Dunării spre
marea largă...”*

(M. COGĂLNICEANU)

CUPRINSUL:

<i>Privind peste Nistru</i>	Jean Bart
<i>Navigația pe Dunăre în timpul iernei</i>	Ing. Vasilescu
<i>Pescuitul cu năvodul sub ghiață</i>	Ciorpac
<i>Drumuri pe apă</i>	Petre Iorgu Lupășcu
<i>Un port de yachting la Constanța</i>	Alex. Daia
<i>Literatură</i>	Ion Minulescu, Ion Plutașu, Dinicu Golescu
	Moș dela Mare .
<i>Bărci, șalupe, yachfuri</i>	Timonier

Cronica: *Marina Jugoslavă. Hidro-Aviația completează navigația maritimă. Noi metode de prevederea timpului. Cerceșarii și marea. Din viața marinarilor.*

Pe marginea cărților: *Zone libere Analele Brăilei*

Informații; Noutăți; Piața; Poștă; Jocuri.

Directorul revistei: Comandor EUGEN BOTEZ (Jean Bart)
Redactorul „ Comandor A. NEGULESCU (Moș Delamare)
Secretarul „ Locot. ȘTIUBEI D.
Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

Prețul abonamentelor pe un an:

Pentru instituții, întreprinderi, agenții	Lei 800
Pentru școli, căzărmi	„ 400
Pentru particulari	„ 300
Pentru studenți, elevi, marinari, funcționari inferiori de porturi și pescării	„ 150

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizației, primesc de drept revista, în comptul cotizației anuale de 280 lei.

La cel puțin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.

Redacția și Administrația: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală)
Telefon 367/98
BUCUREȘTI

OFICIUL NAUTIC ROMÂN



Telegramae:
NAUTICUS
Bucureşti

C. ŞTEFANESCU

STRADA JULES MICHELET, 15 — Tel. 2-1662

MATERIALE, INSTRUMENTE
ŞI PUBLICAȚIUNI NAUTICE

I. ROTHMANN & Co.

SOCIETATE ÎN COMANDITA

MAGAZIN DE

**FERĂRIE, MAȘINI
VOPSELE ȘI
ARTICOLE TECHNICE**

MARE DEPOZIT ȘI FURNIZOR DE TOT FELUL DE MATERIALE NAVALE

EN-GROS

EN-DETAIL

TELEFON 65/5 — ADRESA TELEGRAFICĂ: „R O C O”

GALAȚI — STRADA PORTULUI No. 41 — GALAȚI

Sediul Central:
GALATZ

Sucursale proprii:
BUCUREȘTI,
CONSTANȚA,
BRĂILA,
SULINA,
GIURGIU,
BOURGAS.

Agente la Loudra:

Watson & Youell

(London Ltd.)
1 Leadenhall Street
London Ec 3

Correspondenți
In toată lumea

WATSON & YOEELL

AGENȚIE DE VAPOARE
SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ
FONDATA 1896 ■ ■ FONDATA 1896

Agente și transportatori maritimi.
expedițiuni terestre și fluviale,
vămuiri, transitați și întrepositări,
manipulațiuni și comisioane de che-
restea, cărbuni cardiff, mușamale.

■ ■

Trafic regulat de pasageri și mărfuri interne:

CONSTANTZA ȘI ALEXANDRIA

cu escale la:

Constantinople, Mitilene, Smirna, Pireu

■ ■

Informațiuni și prospecte la cerere:

Agente societăților
de navigațiune:

Fourness, Withy & Ltd.
JOHNSTON LINE
Ellerman, Buknall SS.
Co. Ltd.

Royal Netherlands S. S. Co.
Khedivial Mail Line
Alexandria

Royal Mail Steam Packet Co.
James Moss & Co. Ltd.
Rhein-Donau-Express
Viena, etc., etc.

Agente pentru:
Lloyd's Londra

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ
DE

Navigațiune pe Dunăre S. R. D.

Sediul: București, Str. General Berthelot, 15

TELEFON: 3198 și 4940

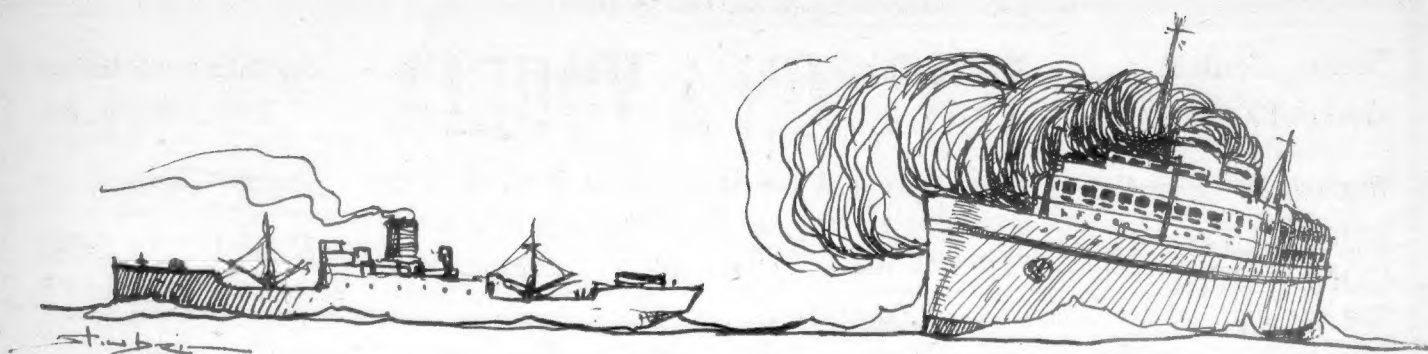
Direcțiunea: Brăila, Strada Danubiului, 17

TELEFON: 31/2

Agentii în toate porturile

Societatea dispune de un parc de 100.000 tone, șlepură, tancuri, afară de un număr important de elevatoare, remorhere și vase de pasageri.

Se angajează cu orice fel de transporturi inclusiv petrol și derivate pe Dunăre până la Regensburg și pe mare până la Constantinople. Societatea face curse regulate de pasageri și mărfuri de mare viteză pe Dunăre, între Brăila, Galați, Reni, Isaccea, Tulcea, Ismail, Kilia și Vâlcov, cu următorul itinerar: Galați pleacă în toate zilele (afară de Duminică) la orele 19^{1/2}, sosirea la Vâlcov la orele 9 dimineața. Vâlcov plecarea în toate zilele (afară de Luni) la orele 1^{1/2} și sosirea la Galați la orele 4^{1/2} dimineața.



Privind peste Nistru

Chiar înainte de războiul mondial, Rusia era marea enigmă politică și socială. Dela malul Prutului spre Răsărit începea haosul pentru noi Românii, cari urmăream cu atenție viața și politica din Apus, de pe malurile Senei.

După războiu și revoluție, bariera de sârmă ghimpată dela Nistru, care ne separa de Rusia Sovietică, ne împedica de a ști precis și a ne da seama de ce să petrece în vastele stepe rusești.

Țara tuturor posibilităților, a contrastelor și a experiențelor în stil gigantic.

Ce-i adevărat din tot ce se scrie și se vorbește despre Rusia? Unii laudă puterea creatoare și vitalitatea neamului. Alții critică și deplâng mizeria și corupția care stăpânește Rusia actuală.

Din când în când enigma slavă ne furnizează câte o surpriză :

Planul cincinal... dumpingul rusesc... utopii bolșevice s'au socotit la început. Dar după scurt timp efectele simțite a pus pe gânduri opinia publică a Europei, care se găsește în fața unuia dintre cele mai interesante fenomene economice din viața omenirii. Dumpingul cerealelor, lemnului și petrolului a sdruncinat profund piața mondială.

În primul rând, noi Românii, am avut de suferit căci exportăm exact aceleași produse ca și Rusia.

Complecta ignoranță în care stăm față de prefacerile din Rusia ne expune la surprize care ne va costa din ce în ce mai mult. Suntem datori să urmărim în permanență condițiile și experiențele ce se fac în marele laborator rusesc, ca să fim pregătiți, oricând gata să facem față loviturilor economice la care trebuie să ne așteptăm.

Experiența primei încercări a dumpingului rusesc să ne învețe minte pentru viitor.

Ce este și cum s'a alcătuit planul cincinal ?

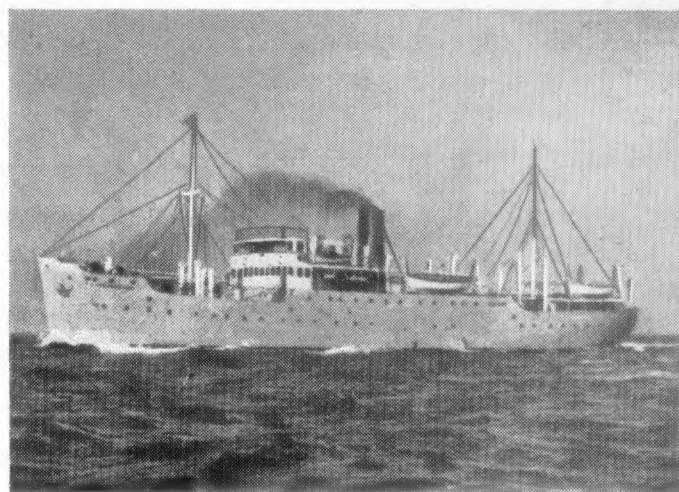
Din punct de vedere tehnic și științific el nu prezintă noutate decât prin amploarea lui ¹⁾.

Pentru a nu produce o discordanță și deci o rupere de echilibru între industrie și agricultură, se lucrează în concordanță în ambele ramuri de economie națională. Câr-

mătorii Rusiei au credința ca printr'un plan ingenios, urmărit c'o extremă energie, vor putea să ajungă și să întrecă nivelul economic a celor mai avansate țări. Au luat ca model America, lucrând într'un ritm forțat.

Agricultura se industrializează. O interesantă și uriașă experiență. Se fac enorme investițiuni în agricultură și în transporturi.

Industria transporturilor trebuie să înghită 10 miliarde de ruble în cinci ani. Pe lângă un imens material de căi ferate, se acordă o mare atenție căilor fluviale ; se construiește canalul de legătură între Volga și Don, în lungime de 110 km.



Noul vapor de marfă „Wladivostok” construit în Italia.

Să observăm creșterea exportului celor trei articole cari ne interesează : cereale, lemn, petrol.

Exportul cerealelor a crescut dela 400.000 tone (1927) la 111.000 tone (1929) și la 4 milioane (1930).

Lemnul în 1913 se exporta 3,270 mil. picioare patrate de scândură, în 1929 ajunge la 8.000 milioane.

Petrolul dela 2.728 mil. tone în 1928, ajunge la 4628 mil. tone în 1930.

Prețurile derizorii a produselor rusești desfid orice concurență.

În planul cincinal comptează și problema transportului pe apă. În acest scop s'a elaborat un program de cons-

¹⁾ Maievski (Viața Românească)

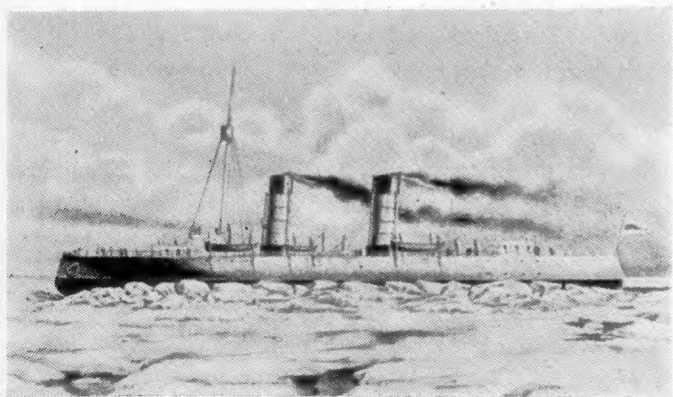
truții navale. Produsele rusești trebuie să fie transportate pe vase cu pavilion rus.

Pe lângă vasele cari s'au construit deja în străinătate, trebuie să se realizeze în curs de trei ani, cu mijloace proprii, 110 vapoare cu'n tonaj global de 489.000 tone.

În Baltica sunt cinci șantiere navale și în Marea Neagră patru.

Șantierile din Nord dispun de o *cală* pentru două vase de două sute metri lungime. Deși pare că sunt bine utilizate n'a lansat alte vase mari decât un crucișetor de 6.700 tone, înainte de războiu.

Șantierele navale din Baltica au două *cale* de câte două sute metri lungime, șantierele Marty au tot două *cale* de 180 metri, mai puțin utilizate.



Spărgătorul de gheață Ermak.

În Marea Neagră cel mai mare șantier este cel din Niculaev, fondat în 1912; are două *cale* de 212 metri și 12 grue mobile de câte cinci tone. Șantierile Marty din Niculaev au o *cală* de 200 metri și 4 *cale* pentru vase mai mici.

În ce privește stabilimentele de construcții, realizarea programului apare ca posibilă. Mai greu se pot rezolvi chestiunile de materii prime, mâna de lucru și prețul.

Construcțiile navale cer specialiști. Unde se va găsi un număr suficient, măcar pentru o producție limitată de una sută tone pe an?

Lucrătorii sunt foarte scumpi și greoi, cu toate primele de producții pe cari în zadar le dă statul.

Produsele metalurgice, destul de ridicate înainte de războiu, au crescut încă în proporții enorme.

În aceste condiții se poate evalua că toate construcțiile navale rusești vor costa cu 150% mai scump decât în alte țări.

Inercarea rusească este urmărită cu mare atenție de toată lumea cunoscătoare.

Cu drept cuvânt mulți se îndoiesc de reușita planurilor sovietice. Unii cred că totul nu este decât un formidabil „bluff”, alții speră că cel puțin 80% se va realiza.

Străinătatea (Germania, America, Italia) furnizează un mare număr de specialiști și mașini.

Ce vor deveni aceste mașini peste câți-va ani? Se întreabă cunoscătorii.

Pare că un curent fatal împinge capitalismul să-și sape singur groapa.

Rusia, care până acum nu a exportat decât produse agricole, va ajunge cu ajutorul ce i se dă să exporte și produse industriale.

Problema elementului uman și dificultățile financiare sunt marile dificultăți de care se lovește planul cincinal rusesc.

Acest plan, susțin specialiștii, nu va reuși să inaugureze în Rusia paradisul comunist; nici nivelul de viață a populației nu se va ridica. Dacă producția agricolă va crește, industria nu se va desvolta decât în mod inegal, în neputință de a satisface nevoi interioare dintre cele mai elementare. Totuși planul cincinal marchează în istoria Rusiei o etapă în care cu îndârjire și cu eforturi pe cari le-au cunoscut, poate, numai ridicarea piramelor egiptene, se caută a se cuceri pentru ea locul de putere economică și politică mondială.

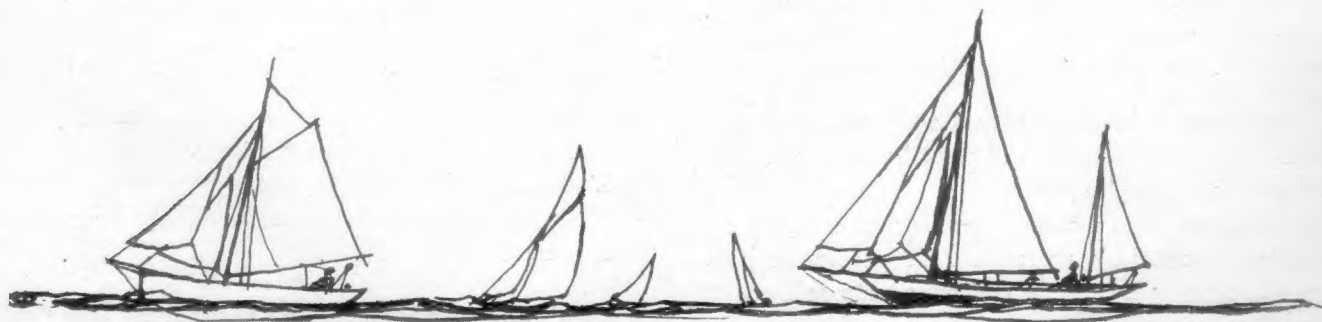
În dosul Rusiei comuniste stă Rusia ca putere economică și mondială.

Sub un regim sau altul ea își are rolul ei de jucat în istoria lumii, cuvântul ei de spus. Acest lucru nu trebuie de pierdut din vedere.

Țara noastră este vizată în primul rând ¹⁾.

JEAN BART

¹⁾ Malevski (Viața Românească)



Navigația pe Dunăre în timpul iernei

Pe Dunărea maritimă trebuie să ajungem a întreține navigația în permanență, începând cu porțiunea Sulina-Tulcea. Marea dificultate stă în faptul că brațul Sulina fiind foarte îngust față de lățimea Dunărei întregi, este nevoie ca spărgătoarele de gheață (spărgătorul propriu zis și, în plus, una sau două vase din cele cari există la C. E. D.) să taie la început numai un coridor îngust în lungul șenalului navigabil al fluviului, pentru a stabili legătura rapidă cu porturile din amonte și a permite libera scurgere a ghețurilor pe brațul Sulina.

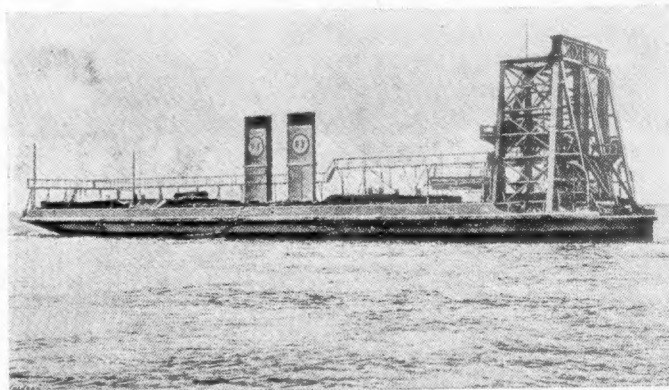
Operația va trebui începută într-o perioadă când suflă vânturile dela Sud, cari fiind calde nu favorizează formațiunea de noi ghețuri sau lipirea între ele a ghețurilor deja sparte. Dacă o nouă perioadă de îngheț puternic urmează, datorită furtunilor dela Nord, înainte de terminarea operației de deblocare, succesul acesteia devine îndoielnic și poate fi chiar zădărnicit pentru un moment.

Sunt deasemenea cazuri când un singur zăpor, format pe unul din pragurile fluviului, spre mare, împiedică navigația, deși timpul favorabil nu a permis prinderea gheții ferm pe tot fluviul.

În asemenea cazuri, în urma câtorva zile sau chiar numai a câtorva ceasuri de lucru cu vase spărgătoare de ghețuri, zăporul poate fi străpuns și debaclul are loc, permițând apoi imediata reluare a navigației. Astfel s'a petrecut cazul, în Decembrie 1925, cu zăporul din amonte dela Tulcea, care a fost străpuns în cursul unei singure zile de vasele C. E. D. și de remorcherul Mântuirea, aparținând Societății Române Dunărene (S. R. D.).

Dacă însă perioada de ger pronunțat se menține cu îndârjire, operația devine anevoioasă și succesul ei problematic. Asemenea împrejurări au avut loc în cursul a-

românești și pe fluviul însuși. Operația a reușit, însă numai parțial, căci, câteva ore dela străbaterea spărgătoarelor de gheață până la Brăila, noi baraje din gheață spartă s'au format în aval, punând în imposibilitate spărgătoarele însăși de a se retrage la Sulina și obligându-le să ierneze la Isaccea.



Ferry-boat pentru transportarea vagoanelor.

Putem afirma deci că :

Deblocarea Dunării până la Brăila trebuie încercată de câte ori condițiunile atmosferice sunt favorabile ; ea este însă o operație cu rezultate uneori problematice.

Cum însă deblocarea căii fluviale dela Sulina la Tulcea și menținerea ei în stare navigabilă este o operațiune absolut sigură și totodată ușoară, am preconizat și cu altă ocazie ¹⁾, și repetăm din nou, că este necesar și posibil să se asigure viața de iarnă a porturilor Brăila și Galați, construind *cale ferată de 90 km. lungime*: Ghecet-Măcin-Traian-Regina Maria-Principele Mihai-Babadag, ce s'ar reacorda la Babadag cu liniile Babadag-Tulcea și Babadag-Constanța.

Trebuie cumpărat pe de altă parte un *ferry-boat*, care să îngăduie trecerea directă a vagoanelor în tot cursul anului între Brăila și Ghecet și, în acest mod, toate mărfurile sosite la Brăila pe C.F. în timpul iernii (care să nu uităm că este epoca activă de export) ar putea fi dirijate direct, fie în portul Tulcea care posedă cheiuri în apă adâncă și platforme importante pentru magazii, fie la Constanța, ambele aceste porturi putând fi accesibile în permanență vaselor de mare, prin menținerea liberă de ghețuri a porțiunii fluviale Tulcea-Sulina.

Avantajele liniei propuse ar fi pe de altă parte creerea legăturii directe între Polonia, Cehoslovacia și portul Constanța; deblocarea podului dela Cernavoda și stabilirea unei noi legături de C. F. între Dobrogea și restul țării, legătură deosebit de importantă din punct de vedere strategic ; ar înlesni însăfârșit transportul direct, prin



Vapor prins în ghețurile Dunărei.

nului 1921/22, când Comisiunea Europeană a Dunării a încercat pentru prima oară deblocarea fluviului, dat fiindcă înghețul imobilizase 60 de vase de mare în porturile

¹⁾ A se vedea lucrarea autorului: „Înghețul Dunării și Navigația Maritimă” București 1928.

transbordare pe C. F., a mărfurilor adăpostite în șlepuri în timpul iernii pe brațul Măcin, braț ce constituie un admirabil ernatec pentru vase.

Costul liniei propuse ar fi în deosebi de redus, datorită



Ați crede că sunt de la Polul Nord. Sunt pescari din bălțile Dunărei noastre.

naturei terenului, care nu cere construirea de opere de artă importante pentru instalarea căei.

Menționăm că, în urma propunerilor făcute, Comisiunea Europeană a Dunării a prevăzut în bugetul ultimilor 2 ani sume pentru cumpărarea spărgătorului de gheață, care trebuie să fie echipat ca să servească totodată ca vas de salvare pentru coasta periculoasă a deltii Dunării ca și pentru porțiunea maritimă a fluviului. Noi socotim neîntârziat necesară construirea liniei ferate preconizată și cumpărarea ferry-boatului, pentru a reînsufleți astfel cu o oră mai devreme viața de iarnă a porturilor Galați, Brăila, Reni și Tulcea, complet paralizată în timpul înghețului fluviului, intensificând astfel relațiunile comerciale cu vecinii noștri Poloniei și Cehoslovaciei, prin stabilirea legăturii directe Constanța-Babadag-Brăila și Brăila-Tulcea.

Ing. VASILESCU



Patine de ciolane de cal pentru umblat repede pe gheață.

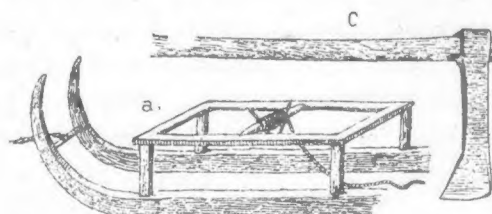
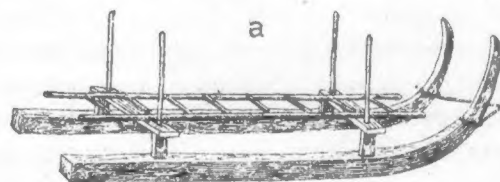
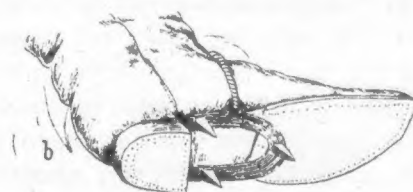
Pescuitul cu năvodul sub gheață *)

Unul dintre cele mai interesante moduri de pescuit, și în același timp mijlocul principal de aprovizionare al pieței cu pește proaspăt în timpul iernii, este pescuitul cu năvodul pe sub gheață.

Pentru a putea pescui iarna cu năvodul, este nevoie înainte de toate ca gheața să aibă o grosime suficientă, pentru ca să poată susține pe ea toate greutatețile și pescarii să nu risce vreun pericol.

Năvoadele cu cari se pescuește în bălți sub gheață sunt aceleași cu cari se pescuește și din lotcă; numai că modul de a întinde și de a scoate năvodul precum și uneltele accesorii de cari se servesc sunt aci altele.

Când se pleacă dela mal la pescuitul sub gheață, se încarcă mai întâiu Năvodul în două sănii speciale, nu-



a) sanie cu mitroacă; b) potcoava; c) topor de spart gheață.

mite Săniile de năvod, având fiecare întinse pe ea câte o scară, numită *Scara Năvodului*.

Dacă distanțele sunt mari, se înhamă pe unele locuri la aceste sănii cai sau boi, potcoviți ca să nu alunece; de obicei însă săniile sunt trase de pescari.

Pescarii cari împing la sănii își leagă la tălpile cismelor câte o potcoavă, făcută în mod special cu 3 cuie mari ascuțite, pe care pescarii ruși o numesc „Buzluki”. Pescarii ceilalți însă pleacă repede înainte, luându-și cu ei câteva unelte pentru a începe mai din timp preparativele de pescuit.

*) Rezumat din bogata lucrare a D-lui Dr. Antipa: *Pescăria și Pescuitul în România*, publicată de Academia Română.

Pe unele locuri, și în special prin bălțile Chiliei, pescarii pentru a umbla mai repede pe ghiață își fac din cio-lane de cal un fel de patine, de cari se servesc sprijinin-du-se și făcându-și vânt cu un băț lung pe care-l țin în mână, numit de ei „Hadarag”. Ajunși la locul unde a ho-



Copea mare (caldarea) în care se bagă năvodul.

tărât vâtaful ca să se tragă toana — locuri pe cari el tre-bue să le cunoască foarte bine de mai înainte, căci peștele iarna se adună în cârduri în anume locuri și are ascun-zătorile sale unde se retrage — ei încep imediat *facerea copcelor*.

Copcele (în Moldova le zice și *Produște*) se fac după un plan anumit.

Mai întâiu se face la mijloc o copcă mare, cam de 3 pe 2 m., numită *Căldare* (la Moldovenii dela Prut mai zisă și *Moiu*, la Rușii din De'tă *Zdoimă*), în care se va cufunda mai întâiu năvodul; pe urmă se fac în dreapta și în stânga din zece în zece pași câte o serie de copce mai mici — de 40—50 cm. diametru, — mergându-se astfel înainte, după poziția pe care o ieau aripele năvo-dului când sunt întinse. După forma și lungimea ghiolu-lui în care se pescuește, se fac câte 100 până la 200 de bucăți din aceste copci mici. La capătul celălalt în fine, iarăș la mijloc, se face o nouă copcă mare, cu dimensiuni mai mari ca cea dintâi, numită în general de asemeni *Căldarea mare* sau *Capcană* (*Zdoimă* la Ruși), căreia însă în unele regiuni i se mai zice și *Masa* (la Prut) sau *Sosma* la Turtucăieni.

În totdeauna la afundarea năvodului se caută ca fie-care aripă să cadă separat, ca astfel plasele lor să se poată desfășura cu ușurință când vor începe să fie întinse într-o parte și în alta.

În timpul când se afundă năvodul în *Căldare*, pescarii pregătesc, la distanță de câte 10 pași la dreapta și la stânga, copcele următoare; apoi ei leagă de capătul fie-cărei codule a năvodului o sfoară sau o curelușe lungă, care e trecută printr-o gaură dela capătul unei prăjini lungi, cum se trece așa prin urechile unui ac. Această

prăjină, care are o lungime de 10—20 pași, se numește *Iglița* (în Moldova și Dobrogea), *Undrea* (la Brăila, Călărași, Turtucaia, etc.), *Prăjină* (în Oltenia), *Progoni* (rus.).

Când iglița a fost bine aruncată și ajunge în dreptul unei copce, pescarul o pândește și o apucă cu un ins-trument special numit *Cârligul*, cu care o caută pe sub ghiață până o apucă. Acesta e un ghionder de vreo 3-4 m. lungime, la capătul căruia este bătut un lemn cârligat. În Oltenia (balta Potelu) cârligul se zice *Seceră* și este de fier dințat, având în adevăr formai unei secere cu coadă lungă; acesta servește aci nu numai pentru a prin-de Iglița pe sub ghiață, ci tot odată și pentru a o mână înainte dela o copcă la alta, prinzând-o cu dinții ei.

În bălțile dela vale, mănarea igliței dela o copcă la alta se face cu un alt instrument numit *Cange* sau *Rască*, care în pescăriile Deltei are încă și multe alte întrebuițări, așa că pescarul o poartă în totdeauna în lotca sa.

Așa se continuă tot înainte, făcându-se de o parte și de alta copce nouă și trecându-se mereu codulele cu iglița pe sub ele, până se întinde în fine toată codula, care poate avea o lungime până la 170 m. Ajunși la capetele Codulelor, pescarii se opresc de amândouă părțile și încep acum a întinde năvodul — „a-l pune pe toană”, — care până acum rămăsese grămadă pe fundul apei în căldare.

Acum de capătul fiecărei codule se înhamă pescarii și încep apoi a trage de otgoane până întind bine aripele năvodului.



După scoaterea năvodului.

Când au ajuns din amândouă părțile la „Căldarea cea mare” sau la „Capcană”; aici încrucișează codulele și trag până se ajung clecele dela amândouă aripele una de alta, și astfel se *încheie năvodul*.

Cu aceasta s'a „închis toana” și de acum începe *Scoaterea năvodului*.

DRUMURI DE APĂ

Oamenii și lucrurile, în general, nu se deplasează pe distanțe mari decât folosind una din căile pe care le cunoaștem :

Șoseaua, calea ferată, fluvii și canale navigabile, mări și oceane ¹⁾.

Pentru traversarea mărilor și oceanelor cari despart continentele, trebuie inevitabil să se întrebuițeze navele de diferite forme. În celelalte cazuri — adică pentru deplasare pe continente și în interiorul țărilor — nu ar fi suficient să se întrebuițeze numai cele două feluri de căi

căile navigabile interioare au făcut un progres uimitor tocmai în aceleași regiuni unde se găsesc realizate și cele mai dese rețele de căi ferate și șosele :

Franța de Est și Nord-Est (spre Belgia și Rinul german) ;

Belgia de Sud, Est și West (spre Franța și Germania) ;

Olanda spre Est și Sud-Est ;

Germania din spre mare spre interior, în Sud.

Care-i situațiune de azi a căilor de transport în principalele țări din Europa ?

T A B L O U L I.

Căi interioare de comunicație pe apă și uscat						Ț A R I	Populații locuitori	Suprafața km. □	Densitate la 100 km. □ suprafață			Densitatea la 1000 loc.		
Șosele km.	Căi ferate km.	Căi pentru navigația interioară							șosele km.	cale ferată km.	căi naviga- bile interioare km.	km. șosele	km. cale ferată	km. navig.
		Răuri cana- lizate km.	Canale km.	Răuri navi- gabile km.	Total km.									
296.146	56.280	1.788	4.146	6.930	12.864	Germania . . .	63.000.000	469.000	63 ¹⁴	12	274	47	9	2
42.000	6.702	—	—	2.600	2.600	Austria	6.704.000	84.000	50	797	3	63	10	4
24.235	8.670	—	238	2.862	3.100	Ungaria	7.900.000	93.000	26 ⁰⁶	9 ²	333	31	11	4
30.407	9.800	1.058	792	—	1.850	Belgia	7.900.000	29.210	104 ¹⁰	3355	636	38	12	2
25.237	3.683	1.000	3.200	600	4.800	Olanda	7.600.000	34.000	74 ²²	10 ⁸³	1412	33	5	6
134.868	17.000	255	1.255	—	1.500	Suedia	6.000.000	448.000	30 ¹⁰	371	033	225	28	3
651.832	49.590	3.600	4.900	3.400	11.900	Franța	41.000.000	551.000	118 ³⁰	9	215	159	12	3
1.204.725	151.725	7.701	14.531	16.392	38.614	Totaluri . . .	140.104.000	1.708.210	465 ⁹²	86 ⁶³	3203	596	87	24
86 km.	11 km.	055 km.	103 km.	117 km.	275 km.	La 10.000 loc. revine	—	—	—	—	—	—	—	—
106.700	11.129	—	100	1.072	4.172	România	18.000.000	294.967	36 ²⁰	377	041	59	6	062
59,30 km.	618 km.	—	005 km.	051 km.	065 km.	La 10.000 loc. revine	—	—	—	—	—	—	—	—

^{*)} 48.000 km. drumuri naturale și terasamente.

pe uscat : șoseaua și calea ferată ? Ce nevoie avem de canale și fluvii ? La prima vedere ar părea că aceste căi de transport ar fi niște căi de lux, cari s'ar fi realizat pe vremuri de mare prosperitate, constituind ceea ce putem denumi inflație de căi de transport.

În adevăr, până prin timpul generației noastre aceste două căi de comunicație : canale și fluvii navigabile, erau considerate ca un element economic auxiliar, secundar căilor de uscat deja existente; erau declarate chiar păgubitoare căilor de uscat din cauza concurenței ce părea că le face.

Transportul pe canale, fluvii și râuri navigabile, cores-punzând tendințelor economice de eftenire a produselor, s'a desvoltat din ce în ce mai mult, așa că sunt astăzi foarte căutate. În ultimii 20 de ani navigația zisă interioară realizează un mare progres în Europa Centrală și Occidentală.

De unde până acum 15—20 ani această navigație era considerată protivnică, în timpul nostru devine un mijloc de transport inevitabil și, ceea ce este mai caracteristic,

Dacă, bazați pe situațiunea de fapt din acest tablou, vom aplica o analiză comparativă, obținem o serie de comparații interesante :

1. Totalul căilor de comunicație la cei 140.104.000 locuitori :

șosele 1.204.725 km.
căi ferate 151.725 km.
căi navigabile 38.618 km.
total 1.395.068 km.

Găsim că la 100 locuitori revine 0 km. 990 m., pe când în România la 18.000.000 locuitori fiind :

șosele 106.700 km.
căi ferate 11.129 km.
căi navigabile 1.172 km.
total 119.001 km.

la 100 locuitori revine 0 km. 660 m., sau cu 0 km. 330 m. mai puțin. Dacă însă excludem cele 48.000 km. drumuri naturale — ca și inutilizabile — acest procent se reduce sub 0 km. 400 m. la 100 de locuitori, sau cu 0 km. 590 mai puțin ;

2. Considerând densitățile pe suprafață și populații găsim că :

¹⁾ Pentru moment transportul aerian, fiind încă în câmpul experiențelor, nu prezintă interesul practic al celorlalte căi de transport de mărfuri.

No. curent	Unitatea pentru transport	Incercămîni Tone	Numărul de unități de transport necesare	Person. necesar persoane	Totalul cheltuielilor pentru 24 ore lei	Cheltuieli pentru 1 tonă deplasată la un km. *) Lei Bani
1	Autocamion pt. 3 tone	6500	2167	3250	21.885.000	3 12
2	Trenul de 560 tone; 540 vag.	6500	12	180	1.395.000	0 256
3	Cargobotul a 7500 T.	6500	1	34	56.000	0 021
4	Șidpul a 650 T.	6500	10 plus 1 jum. remorcher	30	55.000	0 058

*) Aceste cifre sunt cu totul aproximative, însă suficiente pentru ca să precizeze o tendință rezumativă cât mai clară pentru economia românească.

**) În Europa Centrală și Occidentală cheltuielile pentru transportul a o tonă la 1 km. ar fi:

a) pe calea ferată 0,19 centime; pe șosea 0,30 ct. = în medie 0,25 ct. pe uscat.
b) pe navigație interioară 0,08 centime; pe mare 0,05 ct. = în medie 0,06 $\frac{1}{2}$ pe apă.

Ceiace precizează că în Europa calea ferată — față de întinderea șoselelor — s'a fixat la un raport cu șase ori mai puțin; iar căile de navigație interioară la un raport egal cu 19 ori mai puțin ca șoselele.

Pentru România, acelaș raport, este de : 10 ori mai puțin căile ferate și de 91 de ori căile navigabile ;

3. Clasamentul tuturor căilor se precizează astfel :

	Șosele km.	Căi ferate km.	Căi navigabile km.
Densitate a 100 km. □	466	87	52
" " 10.000 locuitori	596	87	24
Media :	531	87	28

Din aceste comparații cu totul rezumative, dar suficient de concludente, constatăm, pe de o parte, marele progres realizat de către navigația interioară în mijlocul regiunilor de mare densitate de căi ferate, iar pe de altă parte, vedem cu surprindere că populația României și economia generală a țării, nu este servită de căi de transport eftine, în raport cu cerințele comerțului, decât într'o măsură foarte redusă atât pentru căi de uscat cât și pentru căi de apă.

Deși navigația interioară este așa de dezvoltată în țările din Occident, totuși s'au întocmit proiecte noi, chiar acolo unde sunt cele mai dese rețele de căi ferate, pentru sporirea căilor navigabile interioare. Prin amenajarea continuă a râurilor și fluviilor existente, și prin săpare de canale, se caută a se realiza noi legături de continuitate între căile de apă existente și acele care ulterior se vor deschide.

În acelaș timp, țări noi, ca Polonia, Jugoslvavia, Cehoslovacia, pregătesc lucrări tehnice pentru a se folosi de apele lor, și de noi canale, cari le pot da ușurința de transport eftin a produselor pe căile navigabile interioare.

În aceste împrejurări trebuie să constatăm că în prezent — alături de politica de expansiune maritimă și oceanică, scop permanent și suprem al țărilor maritime, — se adaugă, în materie de transporturi, și politica de

expansiune a navigației interioare (canale și fluvii). Această expansiune este urmărită cu febrilitate până și de către țările care nu dispun de litoral maritim, cum este de exemplu, Cehoslovacia și Ungaria.

Emigrarea produselor comerciale, industria și deplasările tuturor bunurilor reprezintă actualmente un volum de transport considerabil care satisface traficul pe șosea, pe cale ferată și pe calea navigabilă interioară ; în acelaș timp, din considerente tehnice comerciale, mărfurile au adoptat o clasare naturală, erarhică, în transport.

Ele urmează o cale ori alta, pe uscat sau pe apă, după avantajele ce pot să li se ofere pentru durata transportului, dela locul de producție, și de expediere până la locul de consumație, cum și după considerentele tarifare, ori de volum ocupat pe unitate de transport.

Întregul sistem industrial modern, bazat pe centralizarea industrială, este cu totul favorabil transporturilor pe apă. Marile industrii — cari alimentează exportul ori consumul intern — se stabilesc temeinic pe malurile ca-



Șlepi de Dunărea.

nalelor, fluviilor și în porturi, în scop unic ca să poată fi aprovizionate cu materii prime ce sosesc sub o tarifare de 4—5 ori mai eftină ca aceea de pe cale ferată. Numai în aceste condițiuni vor putea să facă expediții de fabricate — pentru export ori pentru interior — direct în vapoare, ori cel mult numai prin o singură transbordare din șlep în vapor, fără ca să se recurgă la expediții pe cale ferată.

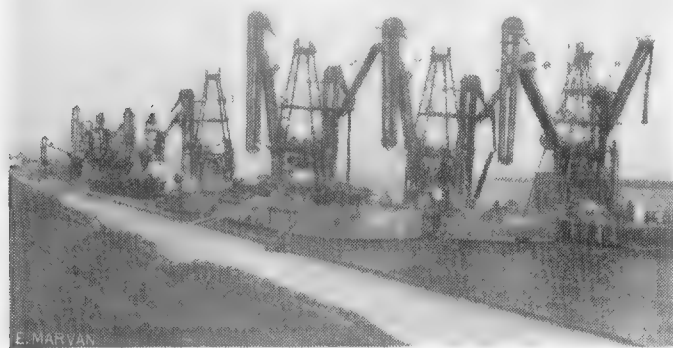
Materii prime ca : scânduri, lemn brut, cărbuni, cereale în vrac, ferărie, ciment, cărămidă, piatră, pietriș, nisip, marmore, pae, fân, piei, oase, etc., în general orice materiale grele și voluminoase constituiesc un trafic constant și de predilecție pentru șlep, din cauză că la cantități mici, prezentând o valoare comercială prea mică, aceste produse nu pot suporta un tarif de transport scump, iar pe de altă parte nici căilor ferate nu le rentează să aplice tarife eftine, pentru simplul motiv că cheltuielile feroviare sunt cele mai costisitoare.

Fără ca să pătrund în fondul acestei vaste chestiuni a politicii transporturilor, voi căuta totuși ca —

în rândurile ce urmează — să expun rezumativ parte din principalele motive cari impun ca mărfurile să se îndrepte spre căile de apă, adică spre șleपुरi și cargoboaturi. Astfel de expunere e necesară pentru întreaga economie română, care se bucură de favoarea unei situațiuni fizice rezumate prin 1100 km. fluviu danubian, 500 km. litoral maritim, 4—5 râuri interioare flotabile, și o fericită posibilitate de canale interioare. Este de mare interes ca opinia publică românească să fie lămurită și pătrunsă de nevoia realizării unei navigații interioare, practice și folositoare, adaptată nevoilor comerțului nostru.

În acest scop voi analiza unele din multele avantaje ce sunt oferite de diferitele unități de transport, comparativ.

a) Unitatea pentru transport pe șosea este *camionul* cu tracțiune animală ori automobilă, iar tonajul pe care îl poate transporta este, respectiv, de maximum 700 kgr. și 4000 kgr., sau în medie 2350 kgr. pe unitate de transport pe șosea ($2\frac{1}{2}$ T.);



Elevoare de Dunăre cari ridică grânele din șleपुरi și le varsă în vapoare.

b) Pe calea ferată unitatea de transport este *vagonul* ori mai precis trenul de marfă compus din 50 vagoane a 12 T. = 600 tone;

c) Pe fluviu și canale unitatea de transport este *șlepul* care transportă ori 2000 tone ori 600 tone, sau în medie 1300 tone;

d) Pe mare și ocean unitatea de transport este *cargoboatul* care transportă — în medie 7000 tone.

Din această primă clasificare vedem că pe calea navigabilă interioară și pe mare se pot transport și expedia câte un trafic de câte 700/6400 tone — respectiv pe unitate de transport — mai mult ca pe calea ferată. În aceste condițiuni posibilitatea de expediere și acea de deplasare, în o singură dată, este cu mult mai mare pe apă ca pe uscat. Aceasta egal cu un raport de 4 față de 11, căci pe când pe apă se pot expedia 1300/700 tone, pe uscat pentru acelaș trafic ori încărcământ, ne-ar trebui peste două trenuri a 50 vagoane sau 100 vagoane (șlep), ori 12 trenuri a 50 vagoane (cargoboat), ciace reprezintă un

număr considerabil de unități de transport, aproape irealizabil în practică din motive tehnice și economice.

Așa dar constatăm cu ușurință serviciul imens pe care căile de apă îl aduc comerțului și populațiilor din punct de vedere al eșalonării și descongestionării căilor de uscat. Numai datorit canalelor și fluviilor, Europa Occidentală și Centrală, pot face față nevoilor emigrărilor bogățiilor. Fără aceste artere complimentare cari atrag cele mai voluminoase și mai grele transporturi, cea mai mare parte din bunurile migratoare în toate direcțiile ar fi transportate cu mari întârzieri, ori în condițiuni care ar împedeca dezvoltarea comerțului din zilele noastre.

În al doilea rând, analizând și posibilitățile de ordin economic ce le prezintă aceleași unități de transport, și pentru aceleași cantități, vom găsi următorul rezultat:

Șosele la 10.000 locuitori	Căi ferate la 10.000 locuitori	Căi navig., inter. la 10.000 loc
Suedia km. 225	Suedia km. 28	Olanda km. 6
Franța „ 159	Belgia „ 12	Austria „ 4
Austria „ 63	Franța „ 12	Ungaria „ 4
România *) „ 57	Ungaria „ 11	Suedia „ 3
Germania „ 47	Austria „ 10	Franța „ 3
Belgia „ 38	Germania „ 9	Belgia „ 2
Olanda „ 33	România *) „ 6	Germania „ 2
Ungaria „ 31	Olanda „ 5	România *) „ 0,620

Constatăm astfel că și din punct de vedere al cheltuelor, al personalului necesar și al unităților de transport cerute — la aceeași cantitate de trafic — avantajele de care se bucură navigația interioară sunt cu mult mai mari ori căror avantaje a tuturor celorlalte căi de transport.

Dar, căile navigabile oferă și avantaje de ordin comercial, datorit cărora se asigură elasticitate și simplificare de operațiuni ori manipulări și se provoacă reduceri însemnate de cheltueli pentru micșorarea prețului de cost al bunurilor.

Astfel, pe apă, o marfă odată încărcată și expediată spre o destinație, poate să fie redestinată spre orice altă direcție prin un simplu ordin telegrafic, ori poate prea bine să aștepte pe vas ordine ulterioare, ciace nu este cazul pentru transporturi pe uscat.

În plus, documentele transporturilor pe apă servesc în permanență toate operațiunile comerciale tot timpul cât marfă este pe vas.

În rezumat — din cele expuse până aci — reese că prin examinarea analitică a unora din elementele și factorii cei mai simpli, constatăm marea importanță ce prezintă căile navigabile interioare, canale și fluviu, pentru economia țărilor și putem aprecia contribuția lor fericită în progresul civilizației.

O țară lipsită de căi de transport eftine va avea permanent o economie pasivă ori deficitară și o populație în suferință.

*) Inclusiv cei 48.000 km. drumuri naturale.

Acestea sunt motivele pentru care și cerealele noastre din Nord și centrul țării, lemnele, cărbunii și petrolul din regiunea dealurilor, nu pot ajunge în condițiuni eftine în porturile de export și — invers — articolele de tranzit ori de import.

În scopul de eftenire a transporturilor, în Belgia, după 1918, s'a făcut din Bruxelles (depărtat cu 130 km. dela mare) port de mare, și apoi în 1931 s'a creiat canalul Anvers-Liège (Liège este la 215 km. dela mare), după ce mai înainte Gand devenise port de mare.

De asemenea în Franța se proiectează canalul Dunquerque-Lille, fluviu artificial de o lungime de 140 km., spre a se lega puternica aglomerație manufacturieră: Lille-Tourcoing-Roubaix, din interior, cu marea.

Desigur că activitatea navigabilă interioară din România nu dispune de un trafic de cărbuni, ciment și fosfați atât de abundent ca traficul francez ori belgian, însă nu-i mai puțin adevărat că lipsa căilor de apă interioare împiedică o dezvoltare de industrii eftine, și prin consecință formarea de traficuri noi.

La sfârșitul acestei expuneri putem să afirmăm și să accentuăm — cu convingere — că în orice țară întreaga activitate a populației nu este decât o înlănțuire de aplicație practice a principiilor fundamentale de transport. Intensificarea căilor de transport, și mai precis a celor mai eftine, înseamnă menajarea consumatorului, dezvoltarea comerțului, progresul social, întru cât întreaga activitate a omenirii nu este în epoca noastră, mercantilistă, decât o continuă serie de interese comerciale.

Această dezvoltare, în adevăr prodigioasă, a căilor de navigație interioară europene este semnul unor evenimente economice, cari, fiind întrevăzute de ochii oamenilor de comerț, a făcut ca tehnica transporturilor din an în an să realizeze și să perfecționeze calea pe apă, ajustând și adaptând cerințelor sociale contemporane principiul economic clasic: „maximum de beneficii cu minimum de eforturi”, punând la dispoziția economiei generale bogății, sosite cu minimum de cheltuieli de transport.

Europa este brăzdată de o infinită și variată rețea de căi de transport asemenea unei pânze de paienjen, și toate parcă se concurează reciproc; în realitate însă fiecare cale: șosea, feroviară, canal ori fluviu, are destinul și scopul care îi indică și-i asigură o funcțiune determinată. Prin o solidaritate unanimă toate se sprijină și se mențin reciproc.

Prin coordonarea cerințelor comerciale și din cauza varietății mărfurilor ce se transportă, toate aceste căi devin inevitabil solidare; în nici un caz nu se pot menține solitar, căci dacă ar avea activități separate ar deveni inutilizabile, pustii, fără trafic.

Acolo unde calea ferată nu poate străbate intervine șoseaua, iar unde nici șoseaua ori calea ferată nu pătrunde, răsbate canalul ori râul navigabil, și, invers; bogățiile urmează deci o cale, ori alta, conform unor cerințe cari derivă din o serie de considerațiuni specifice mărfurilor, industriilor, și politicii economice, precum și situațiunilor fizice.

Toate țările cari și-au tăiat cana'e au fost țări care au reacționat; conducătorii politicii lor economice au întrevăzut la timp semnele conjoncturilor economice și au luat măsuri în consecință. În ultimele două decenii au perfecționat posibilitățile comerciale viitoare, dezvoltând prodigios căile navigabile interioare, paralel și alături de șosea și calea ferată.

Comerțul și întreaga economie românească trebuiesc, deși destul de târziu, să se hotărească a aborda printre cele mai urgente probleme, chestiunea căilor de transport pe apă.

Aceste proiecte — în situațiunea noastră — devin și mai urgente de oarece ne găsim, după cum am arătat, în fericita situațiune de a fi la gurile marelui fluviu care leagă orientul cu Europa centrală.

Din cauză că economia română a căilor de transport nu a fost clar înțeleasă și nu a fost deci condusă cu perspicacitate spre naturala ei dezvoltare și conform situației noastre fizice, asistăm alarmați astăzi la decăderea prea cunoscută a celor două bătrâne porturi: Galați și Brăila.

Căile de transport pe apă trebuie să fie însuflețite, să le dăm o viață proprie pentru binele și progresul acestei țări. Cu drept cuvânt s'a zis că sacrificiile făcute de țară pentru căile ferate sunt cu totul inutile dacă activitatea navigabilă ese neglijată. Deși natura ne-a dăruit cu destule ape, noi încă n'am făcut nimic pentru a organiza o rețea de canale navigabile. Am rămas printre puținele țări din Europa cari nu au o navigație interioară.

PETRE IORGU LUPAȘCU (Bacău)

*Licențiat în științe comerciale și
consulare (Anvers)*



Portul de yachting la Constanța

Lansarea prin revista „România Maritimă și Fluvială”, a ideii de a crea un port de yachting la Constanța, a găsit un ecou puternic în sufletele tuturor acelor cari, simțind ca și noi, și-au dat seama de importanța unui astfel de port, atât pentru propaganda maritimă, cât și pentru menținerea prestigiului Constanței, de prim port al României, și de primă localitate balneo-climatică, pe țărmurile Mării Negre.

Relevând cele scrise de noi, ziarul „Viitorul”, prin pana alesului ei cronicar, Petronius, pseudonim sub care se ascunde un vechi și prea fin publicist, se raliază întru totul ideii lansate de noi. D-șă după ce face unele judicioase observațiuni cu privire la posibilitatea pe care Constanța o are, din plin, să rămâie „perla Mării Negre”, adaogă: „ni se pare că lucrul este ușor de realizat, cu puțină bunăvoință și spirit de inițiativă”.



Bărci mici c'o singură velă.

Ăcesta este adevărul. Posibilitățile de executare sunt destule; foloasele în schimbul sacrificiilor ce se vor face sunt de natură a chema atențiunea tuturor asupra acestei chestiuni.

Creierea unui port de yachting la Constanța, poate să atragă după sine dezvoltarea într-o măsură încă necunoscută la noi în țară a navigației de plăcere; poate constitui — cum spuneam, — o atracțiune în plus pentru Constanța, care în fiecare an pierde pas cu pas din întâietatea pe care o avea față de celelalte localități balneare românești și străine.

Portul de yachting, fiind și pescăresc în același timp, va permite creierea pescuitului maritim, cu vase, de tonaj mijlociu, și va atrage implicit dezvoltarea unei populații maritime românești, numeroasă, legată în permanență de mare, și prin ocupațiile ei de fiecare zi, iubitoare de țara și de pământul pe care-l locuiește, și care, ar da o justificare în plus, drepturilor noastre istorice de stă-

pănitori ai litoralului Mării Negre, în limitele în care fălăie stindardul României întregite.

Condițiunile de lucru sunt mult mai ușoare aci, decât în oricare parte a litoralului.

După cum la Tusla-Balcic, prin conlucrarea armonioasă, firească de altfel, între cele trei ministere interesate, — Domenii, Răsboi și Comunicații, — s'a ajuns să se obțină maximum de randament, cu minimum de cheltuieli, tot așa și pentru portul de yachting dela Constanța, conlucrarea dintre aceste ministere va fi binevenită și va trebui să se înfăptuiască fără nici o ezitare. Fiecare va fi în măsură să facă ceva. Iată :

Ministerul de război, prin serviciul hidrografic al marinei, va trebui să facă lucrările preliminare, — adică studiile pe teren, — și prin faptul că acest serviciu se află la Constanța, facerea studiilor nu vor implica deplasări costisitoare, iar cheltuelile vor fi reduse aproape la zero. Ministerul de război, va putea pune la dispoziție și mâna de lucru care nu va costa decât aceia ce poate costa un soldat în termen.

Ministerul de comunicații, prin serviciul hidraulic, va executa puținele lucrări de dragaje, necesare la o mică apropiere de coastă, pentru obținerea și acolo a unui fund navigabil potrivit.

Ministerul de domenii, prin administrația pescăriilor, împreună cu municipiul Constanța, cel dintâi interesat în realizarea unui astfel de port, va fi chemat să dea primele fonduri pentru începerea lucrărilor. Restul va urma aproape dela sine.

Dacă ținem seama, că în apropiere de Constanța sunt mari cariere de piatră, și deci materialul de construcție se poate transporta ușor și cu cheltuieli puține, atunci vedem cum realizarea portului de yachting la Constanța este un lucru destul de ușor.

Puțină bunăvoință, foarte puțină, și proiectul acesta poate deveni fapt împlinit într'un timp scurt.

Deocamdată, presa, înțelegând importanța unei astfel de realizări, s'a alăturat cu căldură ideii noastre. Rămâne să se pornească la acțiune. Rămâne, și trebuie să se întreprindă, pe făgașul, cel puțin, al primelor începuturi.

Deaceia, mai întâi de toate, cetățenii Constanței, și reprezentanții lor legali, — părinții comunei, — membrii Ligei Navale, de ori unde ar fi, precum și alte persoane cari gândesc și simt la fel, să pornească la formarea unui comitet de acțiune, care să proceadă deocamdată la strângerea împrejurul acestei idei, a tuturor persoanelor cari ar putea avea un cuvânt în realizarea ei.

România Maritimă și Fluvială, credincioasă programului ei, le va sta în tot momentul în sprijin, pentru ca totul să fie dus la bun sfârșit.

ALEXANDRU DAIA

LITERATURĂ



Pastel Marin

*Frecându-și pânțele de oșel fierbinte
De cheiul rece, umed și murdar,
Un cargoboat norvegian
Respiră sufocat și rar.
Ca un mamut antedeluvian !...*

*Ghicești c'ar vrea să plece iar
Spre nordul nopților polare,
Să se 'nfrățească la 'ntâmplare
Cu luciul primului ghețar...
Dar negrele- otgoane-l țin în frâu,
Și macaralele murdare
Descarcă 'n el, vagoane 'ntregi de grâu !...*

*Pe cheiul rece, umed și murdar,
Hamalii dorm ca grânele 'n hambar,
In timp ce mateloții beți, pe bord,
Rânjesc cu pipele 'ntre dinți
Și plâng cu ochii 'ntorși spre nord,
Când fumul pipelor fierbinți
Trezesc pe rând, în fiecare,
Aceiași vecinică 'ntrebare :
„In care fund opac de mare
Vom acosta și noi pe vecinicie
Ca și mamuții problematici
Din cărțile de geologie ?...”*

ION MINULESCU



Mării

*Tu, tainică și vrăjitoare, Mare,
M'ai hotărât să părăsesc pământul,
Să mă 'nfrățesc cu vela și cu vântul
Și să îți jur, la Sfintele altare,*

*Că'n sânul tău voi căuta mormântul
— Aducător de-odihnă și uitare —
Atunci, când voiu vedea, cu'nfiorare,
Că dusă-î tinerețea și avântul.*

*Dar, pân' atuncea, mult iubită Mare,
Cum vinul este bun și mai e vreme,
Și cum de fete tot pământul geme,*

*Te sfătuiesc să ai și tu răbdare ;
Zadarnic pui furtuna să mă cheme :
Eu port mereu „colacul de salvare“ !*

ION PLUTAȘU

Ce este un vapor?

Boerul oltean Dinicu Golescu, pe la începutul secolului al 19-lea, a făcut o călătorie în Apus. Notând și comentând tot ce-a văzut prin țările străine, pentru a fi de folos țării sale, el a întocmit o carte : *Insemnare a călătoriei mele făcută în anul 1824, 25, 26.*

Din această carte tipărită de d. Nerva Hodos, reproducem o parte interesantă în care boerul călător, adânc observator, descrie într'un chip ce pare azi naiv, dar foarte clar, ce este un vapor, lucru relativ nou pe acea vreme.

„Vaporul este o corabie care merge pe mare cu un meșteșug de foc, ce este în camera corăbii, iar afară să vede numai un coș de fier, lung ca de 4 stânjeni prin care ese fumul, și două roate mari de fier întocmai ca roatele dela mori ce umblă în apă, una de o

parte afară din corabie, și alta de ceilantă parte, într'o osie de fier, care este mai naltă decât fața apii de șase palme, roatele intră în apă o parte și 3 părți rămân afară. Această osie cu roatele întorcându-se foarte iute, gonește corabia atât de tare încât simpte trupul omului cum corabia sparge marea, și roatele lasă în urmă două coade de spumă lungi. Și cum or pune în cuptor un lemn mai mult să dudge toată corabia. Innăuntru, unde este acel meșteșug, nu lăsă pe nimeni să bage seama, dar după oareș ce băgare de seamă ce am putut face, este un cuptor zidit în camera corăbii care are un coș de fier drept în sus prin care iase fumul ; la spatele cuptoriului în potriva gurii, un alt coș de fier, care este scos din cuptor în spre mehanica ce au prin care ese căldură cu abureală, întocmai ca la cazanul care scoate rachiul, la care la fund îi arde focul și capacul strânge lacrimă de abureală ; așa acel abur al coșului mișcă cea dintâi roată, unde sunt poate întreite decât la un țeasornic, și cea

din urmă roată prin dinții ei, și prin dinții ce sânt pe osie de fier, sucește osia dimpreună cu roatele. Și căci aburul este care face cea dintâi mișcare a roați, de aceia când dau foc mai mult, prisosindu-să aburul, silește toate roatele și să cutremură toată corabia. Și bez acest meșteșug are și catarguri cu pânze, ca când este vântul spre locul unde va să meargă, întinde pânzele și mai slăbește iușeala roatelor, împuținând focul. Dela Trieste și până la Veneția sânt 80



miluri, pe care le ia în 10 miluri, adică 20 de ceasuri; și pleacă tot deauna sau dela un loc, sau dela altul, după ce să aprind luminările. Când am mers dela Trieste la Veneția, călătorind cu vaporul, am mers 8 miluri, iar când m'am întors, vrând să aflu și drumul ce fac cele lante corăbii, am intrat în corabie, dar mi-am blestemat ceasul, întru care am hotărât să am acea băgare de seamă, căci am călătorit până în Trieste 40 de ceasuri, și într'această toată vreme, nici am mâncat, nici am dormit, ci numai am vărsat și am plâns ca un copil mic".

Alcoolul și împărtașania

AMINTIRI

Vaporul tanc „*Steaua Română*” era în reparații la Londra. Echipajul, în special fochiștii și mecanicii, lucrau alături de oamenii șantierului, grăbind terminarea reparațiilor, ca „*Steaua*” să poată porni cât mai de grabă spre țară. Era în Decembrie și Crăciunul bătea la ușe: toți sperau să petreacă sfintele sărbători cu cei dragi lăsați departe.

Intr'o dimineață un trăsnet spulberă toate nădejile: o telegramă aduse veste că vasul a fost *navlosit* (închiriat) pentru o călătorie în America. Ordinul era ca după terminarea reparațiilor vaporul să se îndrepte spre *Baton Rouge*, pe Misisipi, unde va încărca petrol și benzină pentru Franța.

Adio Crăciun și An nou în țară; la fundul lăzilor micile cadouri cumpărate dela Hamburg și Londra pentru copii, soții, logodnice, mame; cât mai la fundul inimei visata bucurie a reîntoarcerii! Asta-i viața marinarului: un lung șir de renunțări!

Și vaporul porni spre Atlantic, cu alte speranțe și alte mândrii în suflet: acelea de a ajunge cu bine prin meleaguri unde nu se mai văzuse vapor românesc, poate mai nu se auzise de numele de român!

După zece zile trecu „*Steaua*” prin fața Azorelor, după alte zece se strecură printre insulele Bahama, foarte aproape de coasta Floridei, spre a nu lua în piept tăria Golfstreamului, întâi în golful de Mexic, și după douăzeci și șase de zile *pavilionul* (drapelul steagului) românesc flutura între malurile fluviului Misisipi. Călătoria nu fu lipsită de peripeții, ca orice drum de iarnă. Dar... „altă poveste”, vorba lui Kipling. Ne rezervăm pentru alt număr.

În bucuria generală a ajungerii, numai unul era îngrijorat la bord: comandantul. Neștiind că va avea de făcut o călătorie spre

Statele-Unite, țara prohibițiunei, avusese grija să inzestreze *cam-buza* (cămara) nu numai cu multe bunătăți solide, dar și cu de cele lichide; lăzi cu sticle de bere, vin, whisky, gin, licheururi, etc. Ca pentru sărbători.

Ori, în Statele-Unite toate aceste bunătăți sunt condamnate, iar dacă se găsesc la un vapor, pe lângă amendă în dolari, toate băuturile sunt vărsate în mare. Pagubă și rușine: tentativă de contrabandă. Ca autoritățile să fie convinse cel puțin că au lipsit asemenea intenții, comandantul strânsese în infirmerie tot ce era băutură la bord, chiar sticlele destupate.

La *New-Orleans* vama, poliția și agentul vaporului se urcară la bord. Comandan-tul, prezintă situația și lămuri că ordinul de plecare spre America sosind când totul era pregătit pentru o călătorie spre țară, vasul avea băutura la bord, toată însă închisă la un loc, la dispoziția autorităților.

Vameșul încruntă din sprâncene, agentul făcu un gest de uimire, băuturile fură sigilate și condeele începură să scârțâie pe formularele protocolare.

La plecare agentul luă deoparte pe comandant și-i spuse:

— E bucluc cu băutura. Vameșul însă a fost foarte plăcut impresionat de felul sincer, deschis, cavaleresc, milităresc cu care i-ați arătat situația. E posibil să scăpăm!

Și în adevăr s'au aranjat lucrurile cum nu se poate mai bine.

În legea prohibițiunii stă scris că băuturile alcoolice nu sunt îngăduite decât în cazuri de boală, cu prescripție medicală sau pentru îndeplinirea cultului religios.

Ori a doua zi au fost găsiți doi martori originari din România care au jurat

că *Românul e foarte credincios*;

că *se spovedește și împărtășește zilnic*;

că *la grijanie e nevoe de o linguriță de vin* și după ea se obișnuiește o ceșcuță de vin, bere sau rachiu.

Pe baza acestor mărturii a fost îngăduită plecarea vaporului cu băutura intactă pentru a servi *îndeplinirii cultului religios*.

Mai mult încă: vameșii conștiincioși făcând socoteala au găsit că pentru cei 32 oameni din echipaj nu ar fi de ajuns băuturile dela bord pentru zilnica împărtașanie și au cerut scuze că nu pot completa stocul.



Iată cum credința poporului român, sinceritatea comandantului și bunăvoința desinteresată a vameșilor, a salvat berea germană și rachiu englezesc de pe un vapor românesc.

Nu putem încheia fără a arăta că faima de popor credincios ne-a creiat-o în America frații noștri emigranți, prin bisericile ce au construit și prin evlavia lor.

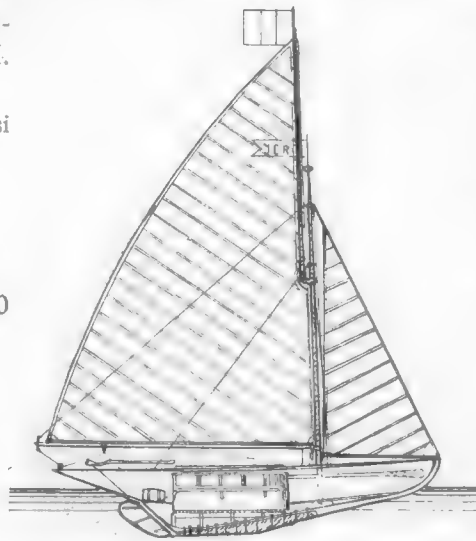
MOȘ DELAMARF

Bărci, Șalupe, Yachturi

Dăm în acest număr schița Cutterului *Val*, construit de grupul navelor Grănicerilor din Brăila, făcut dar A. S. I. Arhiducesei Ileana.

Cutterul a fost lucrat anul trecut și are următoarele caracteristice :

Lungimea	8.40 m.
Lățimea	1.70 m.
Pescaj	1.42 m.
Greutatea	3.138 kg.
(Lestul este în greutate de 1.100 kgr.).	



Cutterul „Val“

Are o velă mare și un flocc în suprafață totală de 34 metri.

Este îmbucurător faptul că în afară de arsenal și atelierele marinei regale, s'au găsit oameni de inițiativă ca d. C-dor Cerna, care în scurt timp să organizeze și să utilizeze așa de bine atelierele grănicerilor încât să producă lucrări admirabil studiate și realizate cum e Cutterul *Val*.



CRONICA

Marina Jugoslavă

Terminarea războiului a găsit stațul Yougoslav stăpân a întinselor coaste Dalmatine, dar fără flota comercială, decât câte-va vase mici de cabotaj, fiindcă Italia a luat cea mai mare parte din flota comercială austriacă și ungară. Poporul jougoslav nu putem spune că avea o tradiție marinărească, fiindcă nu avea eșire la mare, totuși guvernul jougoslav a știut să profite de înclinația și tradiția marinărească a Dalmatinilor, a lucrat și lucrează din răputeri pentru crearea unei flote naționale puternice, dând tot sprijinul moral și material armatorilor particulari și marilor societăți de navigație. Asemenea caută prin toate eforturile de a cultiva o tradiție marinărească în poporul jougoslav, făcând sacrificii destul de mari în această privință.

Progresele mari, făcute de marina comercială jougoslavă în scurt timp relativ, desigur că nu au putut fi realizate numai cu inițiativa particulară a Dalmatinilor, mai ales în ultimii ani, din cauza crizei mondiale de navluri, fără sprijinul material din partea statului, care deși cu un budget relativ mic, a apreciat foarte bine importanța și foloasele economice și politice ce decurg dintr-o marină comercială națională.

Partea însă interesantă este că statul jougoslav nu a limitat, sprijinul său numai pentru marina națională, ci a organizat și o complexă rețea de cabotaj cu vase poștale, și a modernizat porturile sale noi din Adriatică, făcându-le îmbunătățiri radicale, și cheltuind sume destul de mari. Iar acum în urmă, s'au gândit să refacă, toate șantierelor și industriile fierului.

La 1 Octombrie 1931 flota comercială jougoslavă avea un parc de 155 vapoare cu un tonaj 396.700 tone, și cu 4000 oameni echipaj. Această flotă se împarte în 20 de societăți mari și mici; cea mai mare fiind „Lloydul Yougoslav“ cu 26 vase de 107.000 tone, o contopire a societăților Atlanska Plovidba Racic și Yougoslovenska Amerikanska Plovidba, societate care acum un an avea un capital de 1.000.000 lire engleze.

Actuala flotă a creiat în primul rând o rețea completă de linii

regulate de mărfuri și pasageri, dela Trieste, porturi Dalmatine și Albaneze spre porturi grecești, turcești și egiptene.

Intre societățile jougoslave și italiene ce fac curse în Andriatica, există o mare concurență, având ca rezultat scăderea navlurilor și desigur pentru traficul jougoslav de mărfuri și pasageri este un avantaj important. Societățile de navigație ce fac aceste curse pri-



Vaporul de pasageri „Ljubljana“

mesc destule subvenții ca să poată rezista, în special cele italiene. În afară de aceste linii, Lloydul jougoslav de curând a inaugurat o linie regulată de mărfuri, între porturile Susak, Spalato, Gravosa la America de Sud pentru lemne, ciment și hârtie, întorcându-se de acolo cu cereale pentru Adriatică. Pentru linia aceasta au fost cumpărate acum în urmă mai multe unități mari, asemenea au fost recepționate și niște vapoare noi ce erau comandate în Anglia.

Societatea „Oceana“ prin noua convenție cu statul jougoslav va înființa asemenea o linie regulată între porturile Dalmatine și Marsilia, Spania Marocco și insulele Canare, pentru care linie o nouă subvenție va primi din partea statului. După cum se știe această societate mai primește și alte subvențiuni din partea statului, și iarăși este cunoscut că statul jougoslav are în posesia lui un stoc mare de acțiuni a acestei societăți precum și a Lloydul-lui jougoslav.

Marina comercială jougoslavă posedă mai multe unități noi cu un

deplasament de 8000 până la 12.000 tone care fac voiajuri lungi, unele din ele au fost și în Dunăre.

Cabotajul jugoslav este permis numai pavilionului național, iar vasele poștale din liniile de cabotaj sunt aproape toate noi, cu viteză peste 18 noduri și cu cabine de pasageri foarte luxoase. Între statul jugoslav și mai multe societăți există unele convențiuni, cu durata de 10 ani, pentru a deservi diverse aceste linii; iar subvențiile pentru anul 1931 se ridică la 60.000.000 dinari adică 180.000.000 lei și suma aceasta adăugată la sumele celelalte ce statul plătește tot pentru chestiuni maritime, desigur că este destul de mare față de bugetul jugoslav pentru 1931, care a fost greu lovit din neprimirea reparațiilor de război. Dela 1922—23 până la 1927—28 statul jugoslav a plătit pentru serviciul poștal a mai multor linii de vapoare, sume ce atng 171.000.000 dinari adică peste 500.000.000 lei.

Acum în urmă mai mulți armatori particulari, cari dispun de 20 de cargoboaturi, au cerut ca guvernul să înființeze „Creditul Maritim” pe care Banca Imobiliară de Stat din Belgrad luase dispozițiunile să-l creeze, pentru a veni în ajutorul acestor armatori, la fel cum s'a procedat în mai multe state europene. Această nouă instituțiune va da armatorilor împrumuturi lungi cu o dobândă mică, spre a reînvi și mări parcul lor de vapoare, și pentru acest scop se vor emite niște obligațiuni garantate de stat, care vor fi plasate în străinătate.

Prin cele 20 de vase se va da de lucru la aproape 500 de familii de marinari și se va aduce anual în țară prin bransa și activitatea lor peste o sută de milioane de dinari adică trei sute milioane lei. *E bine ca aceste lucruri să fie cunoscute și luate în considerație și de guvernele altor state.*

Asemenea e bine să se știe că după război și chiar acum în urmă, statul jugoslav a refuzat categoric să facă o flotă maritimă proprie, deși a avut mai multe propuneri din partea unor societăți din state mari, amicale. Motivele invocate de guvern era că statul nu poate administra și exploata o flotă comercială maritimă la fel ca un armator, și aceste motive sunt cu drept cuvânt foarte serioase. Iar guvernul fără discuție a cumpărat mari stocuri de acțiuni ale diverselor societăți de navigație, mai ales *Oceana* și *Lloydul Jugoslav*. În afară de statul jugoslav se zice că și unele persoane înalte conducătoare a statului mai posedă acțiuni a societăților de navigațiune jugoslavă.

Măi mult, flota comercială jugoslavă este scutită de orice impozit direct și indirect dela 1928 și până la 1940.

Ca rezultat bun al tuturor eforturilor și sacrificiilor ce statul face pentru marina sa comercială, în 1930, după statistici, pavilionul jugoslav, din 1.800.000 tone de mărfuri ce s'au exportat prin porturile maritime jugoslave, a putut să transporte peste 380.000 tone adică 21%. Partea cea mare adică 67% au fost transportate de italieni, însă trebuie să avem în vedere că înainte de a lua ființă flota comercială jugoslavă, monopolul acestor transporturi era în mâinile italienilor, și că statul italian plătește scump flota sa comercială ca să aibe partea leului din traficul de export jugoslav din Adriatică.

Din totalul mărfurilor importatoare în Jugoslavia prin porturile Adriatice, pavilionul jugoslav a transportat 43% din ele, și nu poate contesta nimeni că cifra pentru mărfuri exportate și mai ales pentru importul în Jugoslavia, cotele deținute de pavilionul național nu sunt destul de satisfăcătoare pentru o marină nouă. Sunt însă toate indiciile că armamentul jugoslav va căuta să mărească aceste cote în fiecare an.

Asupra dezvoltării porturilor și șantierelor navale vom scri în numerele viitoare.

SPIRU P. VAGLIANATOS

Hidroaviația completează Navigația Maritimă

S'a crezut că navigația aeriană va ajunge un concurent de temut al navigației maritime. Beția vitezei, boala secolului va face pe oricine să sacrifice plăcerile oferite de un voiaj pe mare, cu tot confortul și frumusețile sale, pentru senzația deosebită ce îi poate procura un voiaj prin văzduh.

Experiența însă nu a adevărit prevederile. Navigația maritimă este, și va rămâne și pe viitor, mijlocul de legătură între continente. Pe vapoare se vor imbarca masele de oameni și enormele cantități de produse de tot felul; iar navigația aeriană va constitui mijlocul de transport pentru pasagerii grăbiți, adică un prețios auxiliar al navigației maritime, în special pentru traieurile unde din cauza configurației geografice vasele sunt forțate a face un drum mai lung, deci o pierdere de timp.



Hidroavion de pasageri.

Dovada acestei necesități o găsim la diversele țări maritime unde numeroasele societăți de navigație sunt completeate prin navigația aeriană, care se exercită prin hidroavioane.

În America de sud, între Buenos Aires și Montevideo, distanță de 60 mile, pe lângă vasele de călători circulă și un serviciu regulat de hidroaviație. Nava aeriană are 36 locuri de pasageri.

Cele mai numeroase servicii de navigație maritimă aeriană le găsim în America de Nord.

Este și o linie expresă New-York, Rio de Janeiro, Buenos Aires; serviciul de poștă, călători și mărfuri între New-York și porturile principale din Antile, Brazilia și Argentina, cu 38 locuri de fiecare hidroavion.

În Europa, țările cari au linie de hidroaviație sunt: Belgia, cu 5 linii de navigație; Franța, are 4 linii de navigație aeriană și o linie de hidroaviație deservită de 14 hidroavioane cu câte 6—15 locuri; Anglia, are 4 mari societăți de navigație aeriană: *Imperial Airways Ltd.*, *Australian Aerial Service Ltd.*, *West-Australian Airways Ltd.*, *Q. A. N. T. A. S.*

Italia are deasemenea 4 societăți de navigație aeriană: *Societa Italiana Servizi Aerei, Navigazione Aerea, Aero Expresso Italiano, Transadriatica*.

Din toate acestea rezultă că navigația maritimă aeriană face enorme și rapide progrese în toate țările maritime cari doresc, din foarte multe puncte de vedere, dezvoltarea navigației aeriene maritime, deservită în general de hidroavioane. Dezvoltarea industriei aviatice și formarea piloților interesează statele maritime. Hidroavioanele prezintă mai puține riscuri de cât avioanele și pot face serviciul de călători și poștă cu o viteză de 6 ori mai mare de cât a vapoarelor de călători.

Este de dorit ca odată cu organizarea Serviciului Maritim, care sperăm să se facă în curând la noi, Statul să stimuleze și navigația aeriană înființând un serviciu de hidroaviație: Constanța-Varna-Istanbul-Pireu-Alexandria, pe lângă vapoarele poștale Constanța-Alexandria. Un altul ar trebui făcut: Dunăre-Arhipelag-Siria, pentru vasele ce fac curse în Levant. Prin aceasta s'ar completa și moderniza serviciul nostru de navigație maritimă și aeriană.

C. B.

Noi metode de prevederea timpului

Cunoștința timpului este necesară pentru siguranța Navigației Maritime și în special pentru cea aeriană, cu toate acestea aviatorii se mulțumesc a primi informațiile fără a da ceva în schimb, cel puțin până în prezent, pe câtă vreme marinarii au fost și continuă a fi auxiliarii cei mai prețioși ai meteorologiei.

Pentru stabilirea hărților de timp, numeroasele observațiuni de pe oceane, sunt tot atât de trebuincioase ca și cele făcute pe uscat; în special cele din nordul Atlanticului, căci ele arată mersul depresiunilor barometrice ce pornesc de pe coastele Americii de Nord către Europa.

Încă din 1920, s'a căutat să se intensifice comunicarea acestor observațiuni, organizându-se transmiterea, prin telegrafia fără fir, fie direct la posturile de pe coastă, fie prin vase releuri. Un rol important în organizația primirilor zilnice ale informațiilor meteorologice l-a jucat vasul Școală *Jacques-Cartier*, care a reușit să stabilească o nouă normă pentru organizarea prevederii timpului.

Rezultatele obținute, după un an de funcționare, au fost atât de bune că observatorii au putut să prezinte un memoriu la conferința meteorologică internațională din Londra, în 1921, intitulat „*Proiect de organizare meteorologică internațională al Atlanticului de Nord*”, în acest memoriu se ating toate problemele meteorologice, relativ la traversarea Atlanticului de Nord și propune soluțiuni, având ca bază colaborarea internațională meteorologică pe Ocean.

Grație unei activități neobosite și a succesului experiențelor făcute, popularitatea acestui institut crescuse și se înmulți numărul vaselor cari transmiteau observațiuni.

În octombrie 1924, grație Oficiului Național Meteorologic din Paris, și radio-telegrafiei militare, vasul-școală *Jacques-Cartier*, fu înzestrat cu un emițător și cu un receptor de unde scurte.

Experiența făcută, cu puține cheltuieli, reuși chiar la primul voiaj. *Jacques-Cartier*, păstră contactul cu Franța, Antilele și Pacificul, astfel că observațiile din toate aceste regiuni, erau transmise la Paris, iar Turnul Eiffel le transmitea institutelor meteorologice europene. În urma acestui succes, conferința internațională meteorologică din Zürich, căreia i s'a expus rezultatele obținute, numi o subcomisiune care să studieze organizația transmiterii radiogramelor meteorologice pe oceane și-i dete președinția d-lui *General Delcambre*. Această subcomisiune, adună pe reprezentanții marilor state maritime, la Paris, în Maiu 1928, și începu un plan mondial unificând orele de observații, împărțind vasele în categorii, fixând modul

de transmitere al observațiilor spre uscat, și preparând astfel înființarea unei stațiuni de specializare, care cu asentimentul Portugaliei fu stabilită la Azore, după modelul lui *Jacques-Cartier*.

Pentru transmiterea observațiilor, s'a admis două metode: recepția prin stații T. F. F., pentru marile vase poștale, cari sânt în legătură continuă cu ambele țărmuri ale Oceanului, și recepția prin stațiuni releuri, convenabilă numeroaselor vase de marfă a căror putere de emisiune este limitată. În prezent Oficiul Național Meteorologic, încearcă să rezolve un nou sistem de concentrare, care cred că este lesnicios pentru adunarea de observațiuni suficiente. Cum până în prezent nu s'a făcut încă o organizație oficială internațională, Generalul *Delcambre*, luptă pentru această realizare, care va aduce servicii reale navigației marine și aeriene.

C. M.

Cercetașii și marea

Am arătat în numerile trecute, o parte din activitatea cercetașilor marinari din țară. Am publicat și faptele de bravură făcute de unii dintre ei, cari au salvat dela înec mai mulți inși, aventurați, fără să știe prea bine să innoate, pe apele repezi ale Mureșului.

Am fi vroit să publicăm mai curând, portretele celor cari au făcut aceste salvări, însă până acum, comandamentul cohorții locale, nu ne-a trimis fotografiile cerute.

În acest timp, lucru foarte îmbucurător, echipagii de cercetași marinari sunt formate, sau pe cale să se formeze, în mai toate porturile noastre maritime și fluviale.

Rezultatele acestor formațiuni se vor vedea foarte curând. Pe deoparte tinerii cercetași ducând o viață sănătoasă, disciplinată, responsabilă avântului și romantismului vârstei lor, vor putea întrebuința, în orașele de apă, — după cum și logic este, — tot timpul liber, care altfel se pierde prin cinematografe sau alte localuri publice, puțin recomandabile tineretului. Pe de altă parte, numai prin tineret, deci după cum s'a început prin cercetași, se va putea face mai repede și cu deosebiți sorți de izbândă, propaganda sporturilor de apă.

Dacă ținem seamă de rolul pe care cercetășia l'a jucat în cunoașterea mării, prin excursiile făcute de cercetași și prin taberile instalate pe țărmurile ei, ne putem da seama de ce se va putea face pentru sporturile de apă, prin cercetășie.

În legătură cu marea și cercetășia trebuie să extragem câte-va pasagii dintr'un articol al d-lui A. Daia, publicat de curând în *Universul*: „Cercetășia în 1931”.

„Mișcarea turistică de astăzi din țara noastră, care se întinde în fiecare an, este o rezultată a cercetășiei care a reușit în decurs de numai 15 ani, să schimbe mentalitatea tineretului. Majoritatea celor cari duminicile și sărbătorile părăsesc orașul pentru a petrece câteva ore în aerul pur al câmpului sau al pădurilor, sunt vechi cercetași. Majoritatea membrilor societăților de turism sunt foști cercetași.

„Până la război, Constanța era o stațiune care atrăgea vizitatorii, mai mult prin cazinoul ei și jocurile de ruletă, decât prin frumusețea mării și a plajei sale dela Mamaia.

Dar după război, grație taberilor cercetășești așezate pe țărmurile mării și a propagandei făcută indirect prin plecarea anuală a cercetașilor la mare, s'a dezvoltat în public, gustul de mare, încât localitățile noastre maritime s'au înmulțit într-o măsură uimitoare și se dezvoltă cu rapiditate în fiecare an.

„Vizitatorii străini al litoralului nostru, cehoslovaci și polonezi, cari de peste 11 ani sunt nelipsiți din stațiunile noastre maritime, au fost aduși odată cu primele tabere cercetășești organizate la Mamaia și la Movila imediat după război”.

A.

Din viața marinarilor

Noua reglementare asupra angajamentului și debarcărilor marinarilor străini în Belgia.

Nici într'un port din Europa nu se strâng mai mulți marinari vagabonzi ca în Anvers. Guvernul Belgian s'a hotărât să ia măsuri. Este bine ș-o știe asta și marinarii noștri.

1. *Marinarii angajați în țări streine, pentru a forma sau completa echipajul unui vas aflat într'un port din Belgia.*

Pentru a nu li-se opri intrarea în Belgia, acești marinari, trebuie să aibă cu dânsii, contractul de muncă, regulat, purtând viza oficială a Consului Belgian al localității, unde angajamentul a fost făcut. Cu toate acestea, reprezentantul guvernului belgian, în țările streine nu va elibera viza până ce nu supune afacerea autorităților belgiene cari se vor asigura că motivele prezentate de armatorii vaselor sau de căpitani, pentru angajamentul echipajului, în afară de teritoriul belgian sunt justificate.

2. *Debarcarea în apele belgiene a membrilor echipajului unui vas strein.*

O mare libertate a fost, totdeauna, acordată căpitanilor de vase pentru a debarca sau îmbarca marinari în porturile belgiene, serviciile porturilor acceptând, totdeauna, listele echipajelor prezentate de agenții avpoarelor, dând numele persoanelor dela bord la sosirea și la plecarea vaselor.

Situația actuală impune, ca, să se ia măsuri speciale în scopul de a se evita ca indezirabilii să fie lăsați în Belgia, fără ca poliția să aibă cunoștință și prin urmare a decis ca pe viitor, debarcarea marinarilor streine în apele belgiene, să fie supusă unei autorizațiuni, obținută mai întâi dela Water Bailli.

De aceea este foarte important ca listele echipajelor să fie prezentate imediat la sosirea vaselor și ca ele să fie stabilite foarte exact. Pe viitor, listele echipajelor, trebuie să indice: locul și data nașterii, naționalitatea și oamenii pe cari, Căpitanul, voește să-i debarce în Belgia.

Căpitanul, deasemenea, trebuie să menționeze indivizii cari se găsesc în mod neregulat pe bord și a căror debarcare trebuie să fie special menționată.

Serviciul Water Bailli, se va asigura înainte de a acorda autorizațiunea, menționată mai sus, că printre oamenii cari vor să se debarce nu este niciunul care să fie indezirabil; în acest caz, autorizația de debarcare va fi refuzată, dacă Căpitanul nu va garanta repatrierea părților interesate.

Rolul original al echipajului poate să fie cerut în orice moment de autorități, în scop de verificare.

Modificările survenite în componerea echipajului pe timpul staționării în apele belgiene trebuie să fie notificat la Water Bailli înainte de plecarea vaselor și listele întocmite în acest scop trebuie, deasemenea, să indice locurile, datele de naștere și naționalitatea marinarilor angajați în Belgia.

Măsuri foarte severe vor fi luate, și chiar poprirea vaselor, în contra Căpitanilor cari nu se vor conforma strict regulamentelor de mai sus.

3. *Marinarii străini cari vin în Belgia spre a-și găsi o întrebuințare.*

Admiterea acestor marinari în Belgia, chiar dacă ei au fost debarcați într'un port străin la finele unui voiaj, este supusă la aceleași regulamente ca pentru ceilalți străini după cum s'a indicat mai sus.

Cu toate acestea, străinii cari erau în Belgia așteptând un angajament înainte de intrarea în vigoare a noului regulament, pot obține, excepțional, o viză valabilă pentru o ședere de 4 luni, în condițiunile următoare:

- Că ei posedă mijloace de existență, suficiente;
- Că ei poate proba că profesiunea reală este cea de marinar;

c) Că ei se bucură de o bună purtare.

Această viză va putea fi reînviată cu obligația ca, justificarea să fie prezentată autorităților că părțile interesate nu au găsit întrebuințare în virtutea circumstanțelor particulare.

Acești marinari, trebuie să se adreseze biuroului Water Bailli.

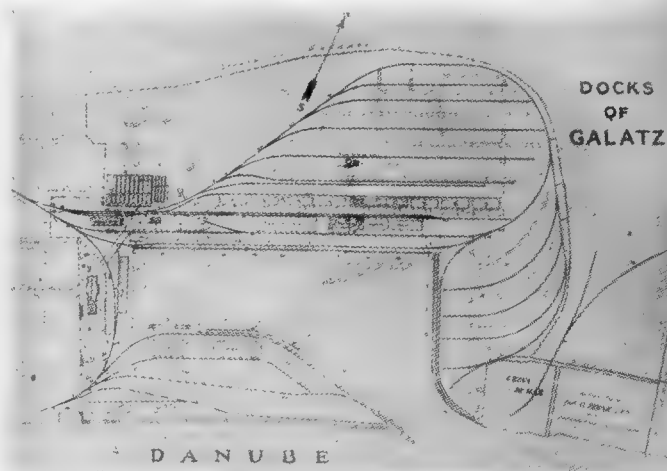
(Journal dela Marine Marchande)

Pe marginea cărților

ZONE LIBERE

Porturile noastre sunt în decădere.

Cauza se știe. Reforma agrară a pricinuit scăderea producției agricole, care se exporta prin porturi. România este o țară cu temelie rurală. Orașul trăește din produsul satelor. Dacă lumea satelor



Planul dokurilor Galați cu liniile ferate.

produce puțin, orașul vegetează, moare. Viața porturilor noastre depinde încă numai de starea intermitentă a producției agricole.

Nu se întâmplă același lucru cu porturile altor țări, unde ocupația principală este schimbul de mărfuri și industria transporturilor pe apă.

Până ce vom isbui să mărim producția solului nostru, suntem nevoiți să căutăm prin toate mijloacele noi surse de activitate, înmulțind factorii de mișcare în porturi.

Condiții geografice favorabile avem, dar nu ne-am folosit până acum de ele.

Marele drum de apă al Dunărei, care trece prin șapte țări, nu l-am utilizat cu pricepere și stăruință. Nu am dus cu persistență o anumită politică de apă, în vederea creierii acelui gen de comerț de *transit* între Orient și Europa centrală. Astăzi, când porturile noastre zac în agonie, ne sbatem să găsim leacuri de reissuflețire. Ce-i de făcut pentru a da viață porturilor?

Primul gând, după experiența altor țări, este dărâmarea zidurilor chinezești ridicate de tarifele și formele vamale. Zona liberă este ideea salvatoare, formula magică de care lumea porturilor își leagă toate speranțele de viitor.

Intru cât această nouă îndrumare către regimul libertății comerțului pe apă va anima viața porturilor noastre?

La această întrebare ne răspunde cu pricepere, erudiție și documentare, d. Alex. Marius Ghiorguiu, unul din conducătorii societății de navigație România, prin noua sa carte: *Zone Libere*.

Autorul examinează cu de-amănuntul experiențele făcute în alte țări și desprinde din ele învățăminte care, aplicate porturilor noastre, pot aduce roade folositoare.

De sigur, zonele libere creează posibilitatea dezvoltării unui comerț de tranzit comod și cu puține cheltuieli. Marfa se depozitează pe termen nelimitat, fără a fi neliniștită de autoritatea vamală. Negustorul își poate alege în voe momentul de vânzare sau reexport. Dar trebuie să ținem seamă de un complex de condiții care trebuie să asigure bună funcționare și privilegiile de libertate a comerțului pe apă.

Experiența a dovedit că zonele libere nu sunt un panaceu. Ele intensifică traficul porturilor numai acolo unde posibilitățile există, dar nu le poate nici odată crea.

Legea pentru zonele libere e numai cadrul în limitele căruia se va dezvolta în viitor activitatea porturilor noastre. Aceasta va depinde de organizarea ce vom da zonelor, de ușurințele de mișcare, și utilajul modern. Comerțul maritim se îndreaptă către porturile care oferă maximum de facilități, libertate și avantaje.

Cu o administrație greoaie de stat, cu formele complicate de până acum, sunt puține speranțe. După o lungă experiență, marile porturi ca Hamburg, Bremen, Copenhaga au ajuns la sistemul de exportare printr-o colaborare a Statului cu un capital particular.

Trebuie să facem mari înlesniri transitului. Să ajungem a depozita în porturile noastre bumbacul și cafeaua destinate țărilor centrale, precum și produsele industriale ale Austriei și Cehoslovaciei destinate Orientului, venind pe cale fluvială. Traficul polon trebuie să se facă prin zona liberă a Galaților.

Politica tarifară a căilor ferate trebuie îndreptată către o favorizare reală a porturilor.

Transporturile pe apă trebuie considerate ca o industrie de mare importanță. Fără a se vorbi de marile state maritime, e de ajuns să privim Grecia și Norvegia, țări mici cu mari mult mai mare decât trebuințele proprii. Dar vasele lor fac transporturi în toată lumea și beneficiile adunate cumpensează deficitul balanței comerciale.

Zonele libere nu trebuie judecate izolat, ci în ansamblu măsurilor unei stăruitoare politici de apă. Ele sunt legate de dezvoltarea căilor de comunicații pe uscat și pe apă. Folosul n'ar fi numai pentru economia locală a porturilor, ci pentru întreaga mișcare economică a țării.

Situația geografică, la gurile Dunărei, este destul de bună, numai să știm și să putem să ne folosim de ea. Pe lângă capital ne mai trebuie și stăruință... mai multă stăruință. J. B.

ANALELE BRĂILEI

Cu ce greutate se poate încerca a porni în provincie o mișcare culturală.

Indiferența publică și imitația capitalei împiedică la noi înfiriparea oricărui regionalism cultural. În țările cu veche cultură, fiecare provincie, fiecare oraș, are tradiția, atmosfera și viața sa aparte. Cultura unui neam trebuie să fie suma valorilor specifice ale centrelor locale, fiecare cu propria sa culoare.

Heidelbergul, München, Göttingen, au viața și cultura proprie, ele nu au nevoie să împrumute calapodul Berlinului. Aceeași situație au Lyonul, Marsilia față de Paris.

Este absurd a susține că tonul vieții îl dă capitala pentru că între zidurile ei se strâng toate valorile.

Câte elemente, admirabil dotate, cari ar putea crea și produce, nu vegetează în anosta plictiseală a mediului de provincie?

Și totuși, nu se poate nega că și provincia consumă destulă hârtie tipărită.

Care municipiu, sau urbe, ce se respectă, nu are o presă locală; gazeta prefectului sau a partidului de opoziție cu zilnicele lor injurături; efemere foi de avant-gardă sau ariergardă literară; anostre buletine și publicații oficiale sau oficioase, cari toate colaborează la standardizarea orășanului român — țăranul încă nu simte nevoia nici de scris nici de citit.

Dacă în locul acestei bogate maculaturii tipărite, cu pretenții de

imitație a clișeelelor bucureștene, s'ar strânge în chip metodic cercetările problemelor impuse de realitatea mediului local, s'ar încheia cu încetul o activitate culturală, modestă la început dar menită să ajungă, cu vremea, o adevărată operă documentară de un real folos și de o mare valoare națională.

Sunt de admirat, și de invidiat, provinciile ce au dat din rândurile lor, oameni rari, animatori cari au reușit, ridicându-se deasupra politicii locale, să înjghebeze și să îndrumeze sănătoase începuturi de mișcări culturale regionale.

Analele Dobrogei, Analele Olteniei, Analele Brăilei. Ocupându-ne de cele ce ne interesează să ne oprim puțin asupra celor din urmă Anale.

Brăila a avut norocul să poată grupa câțiva oameni de inițiativă, cari să lucreze cu tragere de inimă pentru cercetarea și cunoașterea locului lor natal.

Animatorul, inginerul Gh. Marinescu, unul dintre cei mai tineri fii ai Brăilei, a început acum câțiva ani, cu entuziasm și pricepere, să întocmească *Analele Brăilei*, cari au pe copertă un modest subtitlu: *Revistă de cultură regională*.

Programul de activitate se desfășoară într-un câmp de o rară bogăție, având ca obiect de studii acest original și cosmopolit port al Brăilei, cu faima-i de metropolă a Dunărei de jos.

S'a început a se cerceta cu metodă, sub diferite aspecte, toate laturile vieții unui oraș și a unui ținut, atât sub unghiul istoric, cât și sub cel de actualitate.



Bazinul docurilor Brăila.

În timp ce se desgroapă tezaurul trecutului istoric, se cercetează și probleme de cea mai nouă actualitate, în legătură cu interesele și realitățile vieții locale.

În numerele apărute din *Analele Brăilei*, pe lângă datele istorice, în care d. Iorga găsește puncte de vedere noi și foarte interesante considerații geografice, întâlnim chestiuni care agită azi opinia publică, privind comerțul pe apă, zonele libere și munca în porturile noastre, standardizarea cerealelor, regimul navigației dunărene...

„Din ce în ce apare sub o lumină nouă rolul cardinal ce l-a avut și îl are, în viața poporului nostru, Dunărea — acest fluviu părinte al nației noastre”.

În fiecare an *Analele Brăilei* organizează interesante cicluri de conferințe și adună material pentru un muzeu local și o bibliotecă specială ce trebuie să strângă tot ce s'a scris despre Dunăre.

Brăila se poate mândri cu opera începută. Această mișcare culturală merită să slujească de exemplu.

Toți cetățenii, de felurite neamuri, cari se hrănesc din viața acestui port, trebuie să adereze și să dea obolul pentru această mișcare culturală de interes comun.

Și mai cu seamă oficialitatea, care trebuie să reprezinte interesele colectivității, este dator să sprijine această rodnică activitate, ce singură poate să ajungă la o concepție științifică asupra nevoilor locale și să îndrumeze spre mai bine viitorul unui oraș și a unui ținut.

Noi, cei din jurul Ligei Navale, cari urmărim cu interes și emoție tot ce se lucrează pentru Dunăre, salutăm cu bucurie și admirație activitatea începută la Brăila.

J. B.

INFORMAȚII — NOUȚĂȚI

Din străinătate

Liga Navală Americană. — Câteva date asupra chipului în care s'a serbat „ziua Marinei” în cuprinsul Statelor-Unite, ne poate da o idee asupra proporțiilor în care activează Liga Navală Americană conștientă de misiunea ei.

Presa, radio, cinema, au dat cel mai larg concurs Ligei Navale. 300 de gazete au publicat articole de fond susținând interesele Marinei americane.

163 de stațiuni de emisiune au avut programe speciale de marină, ascultate de câteva milioane de cetățeni.

Ziarele cinematografice au făcut reportaje filmate cu subiecte navale.

Două sute de primari și trei zeci de guvernatori, au publicat proclamații atrăgând atenția poporului de însemnătatea zilei și nevoia dezvoltării marinei naționale. Pavilionul instalat al Americii a fost înălțat pe toate edificiile publice.

Marina militară a dat tot concursul ei Ligei Navale. Bastimentele și instalațiile navale au fost deschise publicului ca să le viziteze și să se instruiască.

500.000 de vizitatori s'au perindat pe vasele militare și 100.000 au trecut prin fabrica de tunuri marine dela Washington.

16 ore din interior au cerut să le vie ofițeri de marină cari să țină conferințe publice asupra chestiunilor de marină. Mesajul din partea Ministrului Marinei a fost transmis prin radio tuturor vaselor cu pavilion american, ce se găseau în navigație pe toate mările globului. S'au primit răspunsuri pe calea aerului din partea multor căpitani de vase comerciale.

245 cluburi, 525 școli publice, 4 universități au luat parte la serbarea zilei Marinei. În afară de ofițerii cari au ținut conferințe, 169 de persoane civile au vorbit în public despre importanța marinei.

118 biserici au ținut servicii religioase pentru marinari.

191 cinematografe au rulat filme marine.

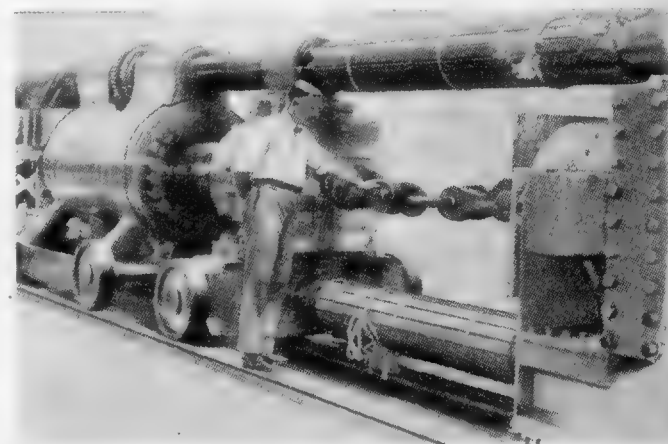
Liga Navală Americană s'a bucurat de cooperarea a 24 hoteluri, 10 societăți de cale ferată și 165 prăvălii.

Vase cu propulsie electrică. — După cum pânzele, înhămând vântul, au înlocuit lopețile (ramele) ca mijloc de mișcare (propulsie) a vaselor. Tot astfel aburii au detronat mai târziu pânzele, spre a fi și ei înlocuiți de motoare cu explozie.

Acum în urmă zăna electricitatea pare a desmoșteni toate mijloacele mai sus pomenite. Noul transatlantic francez *Super-Ile-de-France*, în construcție la Saint-Nazaire, va avea elicele învârtite de motoare electrice, a căror energie va fi dată de dinamuri electrice puși în mișcare la rândul lor de... aburi.

Dar nu numai în Franța ci și în Anglia vasul *Monarch of Bermuda* lansat de curând, cu un deplasament de 20.000 tone, dă o viteză de 20 noduri, grație a doi turbo-alternatori de 7500 kw. fiecare fac 3000 de învârtituri pe minut. Patru motoare, câte unul de fiecare arbore, pun în mișcare elicele.

Spațiul câștigat prin introducerea electricității a dat puțința unei amenajări luxoase celor 800 de pasageri de clasa I-a care pot naviga în cele mai plăcute condițiuni.



Cum se încearcă lanțurile ancorelor.

Orice marinar știe că fiecare *cheie de lanț* de ancoră (un lanț lung de 30 m.) poartă stampila unui birou de verificare, — Lloyd ori Veritas, — care servește ca certificat. Puțini însă cunosc mașina cu ajutorul căreia se face verificarea.

Cu toate zalele lanțului sunt făcute din același material, se scoate la întâmplare una și se pune între cele două capete ale întinzătorului. Aparatul e pus în mișcare, capetele întinză orului se depărtează ușor și constant, zeaua se tot întinde până ce se rupe. La un contor micrometric se citește la ce greutate a avut loc ruperea.

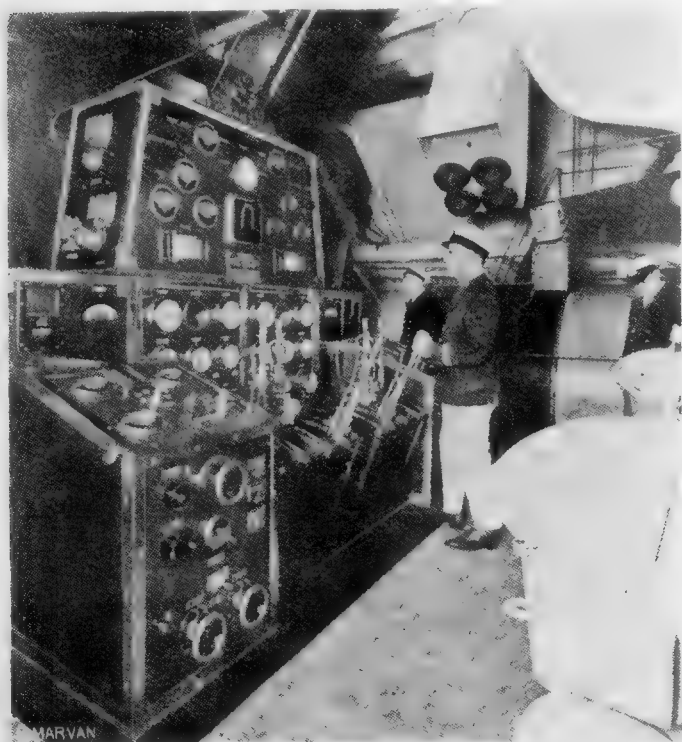
Aparatul poate măsura până la 1.150.000 kgr., — rezistență la rupere la care nu poate ajunge nici o zeă, și nici nu este necesară.

Moșul

Doctor... în elici.

Intr-o vreme, la noi, când ziceai „doctor” înțelegeai „medic”, fiindcă numai acestora li se cerea doctoratul. Acum avem doctori în drept, în farmacie, în litere, în fizico-chimice, etc. Aiurea însă titlul de doctor, — cu studiile necesare, — se acordă și altor specialități. În Canada de pildă, fiecăruia țaran agricultor, fermier este, sau doctor sau cel puțin licențiat în studii agronomice. Așa și se explică faptul că produsele agricole de aiurea bat pe ale noastre pe piețele de export.

Acum a răsărit o nouă specialitate care ne interesează pe noi marinarii: *doctor în elici*. Titlul îl deține deocamdată d. B. O. God-



sometrul" a vindecat în opt ani peste 20.000 de vapoare, cercetând și tratând elicele lor.

Deși cu toți știm că vapoarele sunt mișcate prin învârtirea eliceilor, puțini știu însă, privind cele trei sau patru aripi de elice, prinse de fus (ax) ca petalele unei flori, că elicea e un șurup care se înfige și înaintează în apă, întocmai cum se înfige și înaintează un șurup în lemn. Așa chiar au fost construite plimele elici, așa erau și în planurile lui Arhimede.

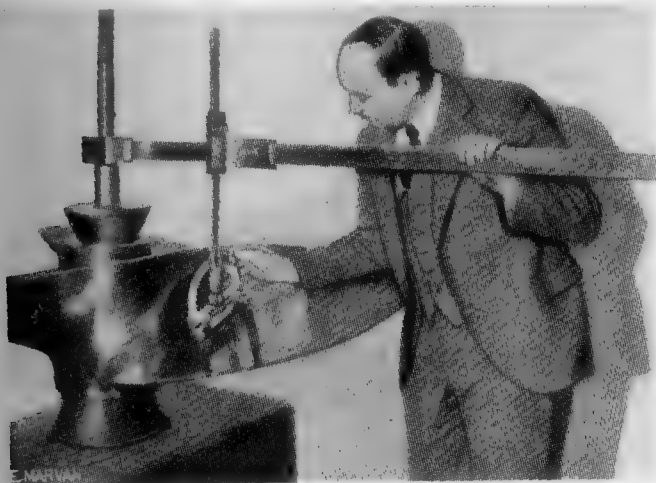
Pentru că elicia era prea lungă, acum o sută de ani *Sauvage* a avut idea a tăia șurupul și a pune într'un singur loc în jurul axului bucațele, — aripile, — cu același efect ca și cum ar fi întreg.

Bineînțeles că atunci când se torn elicele de fontă sau de bronz, nu se face șurupul întreg, spre a fi tăiat, ci se toarnă fiecare aripă în parte. Ori cât de mare atențiune s'ar da acestei operații, totuși se poate întâmpla ca nu toate aripile să aibă același pas.

Ce se înțelege prin pasul unei elici? Distanța liniară pe care o străbate un vârf al aripei sau un punct al șurupului ca să descrie un cerc complet. Pe șurup pasul se măsoară cu o linie și ar fi distanța dintre două zimțuri (ghiventuri). La elice pasul se calculează înainte de turnare și se măsoară odată în chip rudimentar. Cu ajutorul pasometrului lui Godfrey, azi se măsoară cu toată preciziunea.

Pasul depinde de înclinarea aripei și curbura ei față de ax. O diferență de o zecime de milimetru chiar dela aripă la aripă ar fi tot una cu un șurup în care un ghivent ar fi mai aplecat, altul mai puțin și deci funcționarea ar lăsa de dorit.

De aci rezultă că vasul a cărei elice nu a fost bine construită, cu toate aparențele, va avea trepidații care-l va obosi, mașina va funcționa prost și se va uza prea repede, viteza nu va fi cea dorită, consumația se va mări, pe coșuri va eși fum, deci combustibil nears complet, etc.



Godfrey, doctorul în elici nu numai că constată cu pasometrul defectele, dar cu aparate speciale care pot da presiuni până la 500.000 kgr. îndreptează elicele defecte, făcând să dispară toate neajunsurile arătate.

Contra fumului supărător.

Pașagerii vaselor transatlantice sau a celor a căror călătorie durează mai multe zile, se plâng de rău de mare când vremea e urâtă și de fumul care cade pe punte când vremea e bună și îmbie la promenadă sau jocuri.

Numărul reclamațiilor înmulțindu-se prea mult pe transatlanticul german „Bremen”, care avea coșurile foarte joase, constructorii au cercetat problema și au găsit soluția.

Coșurile de pe „Bremen” au fost înălțate și în același timp li s'au făcut în partea de sus câteva ferestre. Aerul intrând prin ele cu

viteză mare, din cauza iuțelii vasului, fumul e asvârlit în sus, astfel că până ce să cadă jos, vasul a și străbătut o bună bucată de drum. Sistemul a început să se generalizeze la toate vasele.

Moș Delamarc



BULGARIA

În afară de câteva corăbii, Bulgaria nu are decât vreo 9000 tone sub pavilionul ei național, și nici pe Dunăre navigația ei nu are vreo importanță. Astfel se face că în anul 1928 totalul mărfurilor importate prin porturile Burgas și Varna se cifrează la peste 120.000.000 tone cu vase sub pavilion străin și numai 5 800.000 tone sub pavilion național. Pentru export cifrele respective sunt 139.000.000 tone și 36.000.000 tone, adică ceva mai favorabile. Din totalul navlurilor plătite de Bulgaria nu mai puțin de 85% sunt plătite pavilioanelor străine.

Opinia publică bulgară recunoaște din ce în ce mai mult necesitatea unei flote comerciale naționale și în această privință Liga Navală Bulgară (Naroden Morski Zgovor) are mari merite. Ea editează o bibliotecă maritimă (Morski biblioteka) cu scrieri de propaganda și o revistă. În unul dintre ultimele numere ale acesteia, „bun cunoscător comentează legea bulgară pentru navigația comercială. Aceasta cuprinde 270 articole și se bazează pe legea italiană respectivă. Cu toate acestea conține și diferite sti pulațiuni cari sunt în detrimentul navigației bulgare.

Astfel de pildă se s'atuează că un vas poate naviga sub pavilion bulgar dacă numai 51% ale proprietății lui sunt în mâinile bulgarilor. Rostul acestei stipulațiuni este de a atrage capitalul străin, însă acesta este în detrimentul navigației bulgare.

Mai departe se îngăduie că a patra parte a echipajului vaselor de sub pavilion bulgar să fie compusă din supuși străini.

În fine statul bulgar plătește fiecărui vas, care se îndeletnicește cu navigația costieră, o subvenție anuală de 1.000.000 Leva. Pe de altă parte acelaș vas plătește anual impozite în folosul porturilor în suma de 1.200.000 Leva. Rezultatul acestei subvenții iluzorii este că transportul cu care cu boi pe un drum mult mai lung este mai eficient ca acela cu vaporul costier pe un drum mai scurt.

Vase noi bulgărești. — În legătură cu cele expuse altă dată despre situația navigației bulgare este interesant de relevat, că societatea anonimă bulgară de navigație din Varna a publicat intenția ei de a achiziționa trei vapoare de marfă. Condițiunile de îndeplinire de către acestea sunt următoarele: Să nu fie construite înainte de

1922, să aibe o viteză de 10 noduri, să aibe două punți, să fie prevăzute cu despărțituri etanșe, să poseadă cabine pentru un număr restrâns de pasageri și să poseadă dispozitive pentru descărcarea și încărcarea grabnică. Unul dintre aceste vapoare se cere cu trei hambare și cu o capacitate de 3.500—4.000 tone, inclusiv buncherile, iar celelalte două cu patru hambare și o capacitate de vreo 6.50 tone, inclusiv buncherile. Se cer oferte și anume pentru eventualitatea unei plăți integrale și altei cu plata în trei până la cinci rate.

Fondarea unei flote dunărene bulgărești. — În urma referatului ministrului de comerț, guvernul bulgar a decis în principiu fondarea unei societăți de navigație pe Dunăre cu participarea statului. În primul rând se prevede achiziționarea a trei șleपुरi cu motor de 300 tone fiecare. Mai târziu se vor procura alte vase pe calea licitației.

JUGOSLAVIA

Din inițiativă franceză, s'a format la Spalato un șantier naval de construcție, amenajat în special cu cele mai moderne mijloace, pentru ca vasele de cabotaj jugoslave, să poată fi reparate în acea localitate. Această inițiativă franceză a fost precedată de una engleză făcută de șantierul Yarow, din Glasgow.

Distrușător Jugoslav — În ziua de 12 Octombrie a. c. A. S. R. Principesa Olga a Jugoslaviei a botezat distrușătorul jugoslav „Dubrovnic” care a fost lansat după aceea de șantierul Yarow & Co. din Scotstown de lângă Glasgow. Acest vas, cu o lungime peste tot de 113 m., o lărgime de 10.7 m. și un deplasament mare în Marea Britanie, dar fiindcă distrușătoarele flotei britanice sunt fără excepție mai mici. Forța celor două turbine principale va fi de 42.000 c. p. și grație lor vasul va avea o viteză de 37 noduri. Armamentul cuprinde 4 tunuri de 140 mm., tunuri antiaeriene și două grupuri triple de tuburi lans torpile de 533 mm.

Legătura navigabilă cu Salonic: După cât transpiră guvernul jugoslav intenționează printre alte îmbunătățiri în domeniul transporturilor o canalizare a fluviilor Morava și Vardar în vederea creării unei legături navigabile cu Salonic. Lungimei acestei căi noi ar fi de 610 km. și executarea ei ar costa 312 milioane franci aur. După realizarea proiectului s'ar putea transporta mărfurile pe apă de la gurile Rhinului până la Salonic și drumul între Marea Nordului și Egipt ar fi scurtat cu mai puțin ca 3000 km.

Pod nou peste Dunăre: Până în prezent se afla în fața Belgradului un pod peste fluviul Sava, însă nu peste Dunăre. Acest neajuns a fost remediat grație terminării podului nou între Belgrad și Panciova, construcția căruia a durat 4 ani și a costat vreo 80 milioane lei. De remarcat este că podul nou, unul dintre cele mai mari în toată Europa, se află la vale de Novisad, podul căruia era până în prezent primul mai sus de podul dela Cernavodă.

Scăderea navigației ugoslave: În urma crizei economice generale și navigația jugoslavă a avut de înregistrat în anul 1931 o sensibilă scădere. După statistica oficială pentru primele trei trimestre ale anului nu au fost încărcate sau descărcate în porturile jugoslave decât un număr de 1613 vase față de 1823 vase în perioada corespunzătoare a anului precedent. Aceasta înseamnă o micșorare cu peste 11%. Scăderea este și mai sensibilă dacă se compară cifra tonelor-kilometri efectuate, cari n'au însumat decât 324.629 contra 412.359 în 1930, adică o reducere de peste 21%.

Schimbarea Pavilionului. — În ultimul timp s'a putut observa o tendință crescândă de a înregistra vase în porturile jugoslave. Într-adevăr legea jugoslavă din 31 Mai în 1929 scutește de impozite pe toate întreprinderile naționale de navigație fluvială sau maritimă

și pe toate șantierele de construcție pe timp de 12 ani. Urmarea este că armatorii străini se folosesc de această lege — foarte importantă din punctul de vedere al dezvoltării navigației jugoslave — fondând societăți de navigație jugoslave cu ajutorul supușilor jugoslavi și transferă acestora vasele lor, cari au navigat până în prezent sub alt pavilion. Avantajele firești pentru Jugoslavia, decurgând dintr'un asemenea procedeu, sunt posturile, cari se creează astfel pentru personalul marinăresc jugoslav și posibilitatea deschisă guvernului jugoslav de a rechiziționa vasele în caz de nevoie.

CEHOSLOVACIA

Motorizarea navigației: Ministerul Muncii din Cehoslovacia a făcut socoteala că propulzarea unui vas cu motoarea Diesel economisește anual față de un vas încălzit cu cărbuni nu mai puțin de a cincea parte a prețului unui vas modern nou. De aceea, limitele posibilităților financiare, se efectuează motorizarea navigației. Până în prezent au fost construit cu motor 6 vase de marfă de 500 tone pentru Dunăre, 4 vase de marfă cu aceeași mărime pentru Elba, 1 remorcher de 350 c. p., 2 remorchere de 50 Oc. p. fiecare și un spărgător de gheață pentru portul Bratislava. Se mai află în construcție 3 vase de marfă de 1000 c. p. fiecare și 2 remorchere de 350 c. p. fiecare.

GRECIA

În ziua de 11 Octombrie a. c. în șantierele dela Sestri Ponente, s'a lansat distrușătorul *Ydra* pentru guvernul grec. Acest vas are 1450 tone capacitate, viteză proiectată de 40 mile pe oră, iar ca armament 4 tunuri de 120 mm. și 2 aparate de lansat torpile, de 530 cm. În curând se așteaptă decretul guvernului pentru a se construi încă alte două distrușătoare.

Cumpărări de vase ale armatorilor greci: Devalorizarea lirei sterline a avut între altele urmarea neașteptată de a face pe armatorii greci foarte întreprinzători. Anume, cu toate că foarte multe vase grecești sunt legate la mal, armatorii, stăpâniți de un optimism uimitor, au efectuat mari cumpărări de vase în Anglia. Grație acestora flota comercială sub pavilion grec a fost înzestrată cu un număr de unități mari și moderne.

Flota Grecească: Flota comercială grecească cuprinde pentru moment 560 vapoare și 700 corăbii cu un total de 1.500.000 tone dintre cari numai 55.000 tone în corăbii. Partea cea mai importantă o formează cele 430 vapoare de marfă cu un tonaj de 1.300.000 tone. Aproape a patra parte din tonajul grecesc este în inactivitate. Numai la Pireu se află legate la mal 1100 vapoare cu 200.000 tone.

*

Portul Pireu: Administrația-portului Pireu a obținut din partea unei bănci din Londra acțiunile de 500.000 lire sterline asupra unui împrumut de 1.000.000 lire sterline. Dat fiind împrejurările cunoscute acest împrumut nu se mai realizează, iar administrația portului se află în fața obligației de a înapoia acțiunile primite. Însă dificultățile financiare sunt extraordinare de mari. Înapoierea acțiunilor trebuie să aibe loc în primele 4 luni ale anului 1932. Pe de altă parte cum lucrările sunt începute și lipsesc mijloacele pentru o continuare a lucrărilor de lărgirea portului, s'a cerut în anul bugetar 1931—32 alte 130.000.000 drahme, fără de cari lucrările sunt amenințate de o întrerupere. Până la soluționare administrația portului s'a adresat Băncii Naționale a Greciei cu speranța de a găsi în aceasta un ajutor. (Die Freie Donau).

ITALIA

Marina italiană care până înainte de război nu dispunea de vase cu un tonaj mai mare de 10.000 t. acum face eforturi pentru a-și mări supremația maritimă dând un avânt remarcabil construcțiilor

sale navale. Astfel dela vase de 14.000 t. în anul 1920, a trecut la 22.000 în 1925 și a ajuns la 50.000 tx. în 1928.

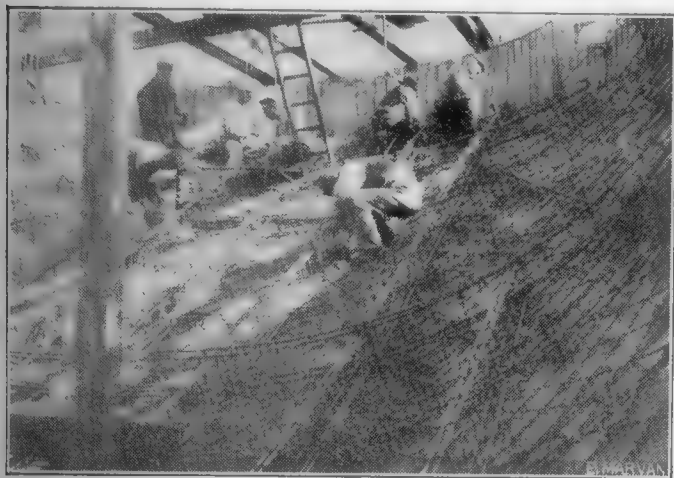
Cel mai recent vas, *Conte di Savoia*, a fost lansat în 28 Octombrie la șantierul „San Marco al societății Cantieri Riuniti dell' Adriatico” din Triest. Acest vas are caracteristic cele următoare: lungime 247,4; lățime 29,2; tonaj, 46.000 t. și cu o viteză de 27 mile. Vasul poate lua la bord 2300 persoane în afară de 700 echipajul și un parc de 30 automobile.

Vasul e construit spre a contribui cu *Rex* la linia Atlanticului. O deosebită importanță se dă liniei Triest-Brindizi-Alexandria, unde Italia ține a câștiga întâietatea deservind cu vase rezezi și confortabile.

Astfel ei au pus pe această linie vasul motor *Victoria* de o lungime de 162 metri; lățime 20 metri, tonaj de 13.400 și o viteză de 23,5 mile. Acest vas este foarte luxos, iar pentru turiști s'a prevăzut un garaj de automobile.

Nave în beton armat.

Construcțiunile de vase în beton armat, au fost încercate și de noi în șantierele dela Severin. Părea câțva timp părăsit acest tip, acum a început să preocupe unele șantieri de construcție. Astfel în Italia, după probele, destul de reușite ale vasului *Nuraghe*, s'a mai construit pentru Societatea Italo-Română, Remorcherul Ernesto G., ale cărui probe sunt foarte satisfăcătoare.



Construcția unei nave în beton armat.

Roma va avea un port la mare. — Din inițiativa lui Mussolini se va construi la Fiumicino un port maritim, care va fi ca port de mare al României. În acest loc, sub împăratul Traian, exista un port, situat lângă țărmurile Tibrului și nu departe de Roma.

Pavilionul Italian primul la Istambul. — Se cunosc îndeajuns sforțările pavilionului Italian de a fi primul în traficul celor mai mari porturi din Mediterana și Marea Neagră. După statistica vapoarelor care au fost Istambul în timpul anului, din 641 de vapoare cu o capacitate de 1.257.000 tone, 115 vapoare cu un tonaj de 290.000 tone au fost italiene, 87 vapoare de 195.000 tone erau engleze, 98 vapoare de 138.000 tone grecești, 119 vapoare cu 126.000 tone erau turcești, iar restul prin alte pavilioane.

RUSIA

Sovietele cumpără vase pe credit. — Se cunosc de mult stăruințele Sovietelor de a cumpăra vapoare pe credit, cu un acconto de 10—15% la primirea vapoarelor, iar restul, plătit în 8 rate, de 6 luni fiecare rată, adică în 4 ani, și cu o dobândă de 5%. În aceste condițiuni au putut obține 23 vapoare americane al căror cost era de Lire sterline 254.000, 8 vapoare noi japoneze, cari au costat circa 3.000.000 yen, 3 vapoare engleze și 2 vapoare italiene. Pentru restul prețului cumpărării acestor vapoare, Sovietele

se obligă să dea polițe reprezentantului lor din Londra; dar fiindcă aceste polițe cu greu au putut fi plasate, în prezent cumpărarea de vapoare în condițiunile arătate s'a oprit.

TURCIA

În șantierele maritime *Riva Trigoso*, s'a construit și lansat, pentru guvernul turc, distrugătoarele „TINAZTEPE” și „ZAFER”; primul are 1500 tone capacitate, 94 m. lungime, viteză 38 de mile, iar ca armament: 3 tunuri de 105 mm., 3 mitraliere antiaeriene și două aparate de lansat torpile, de 530 cm.; al 2-lea are 94 m. lungime, 1520 tone capacitate, 38 mile viteză, iar ca armament: 4 tunuri de 120 mm. și două aparate de lansat torpile, de 530 cm.



UNGARIA

Canalul Dunăre-Tisa: Un grup de financieri francezi a făcut președintelui consiliului de miniștri al Ungariei, Contele *Gyula Karoly*, o propunere pentru construirea și finanțarea unui canal între Dunăre și Tisa, adică între Budapesta și Szolnok.

Această lucrare prezintă o deosebită importanță din punct de vedere economic.

Navigația pe Dunăre în Ungaria.—Un exemplu demn de reținut este traficul de mărfuri al Ungariei, care în mod cantitativ și procentual arată următoarele cifre:

I m p o r t u l					
	1926	1927	1928	1929	1930
Calea ferată	86%	81,9%	79,6%	82%	76%
Navigația	11%	13,6%	16,5%	14,6%	22,4%
E x p o r t u l					
	1926	1927	1928	1929	1930
Calea ferată	80,0%	78,4%	77,8%	74,9%	76,4%
Navigația	19,0%	19,2%	19,9%	22,7%	19,4%

AUSTRIA

Situația Societății DDSG: Anul 1931 a expirat fără că planul unei subvenționări a Societății DDSG să fi fost realizat. Însă între timp situația acestei societăți s'a schimbat cu desăvârșire. De când Statul austriac este interesat în banca Credit-Anstalt, aceea care patronează societatea de navigațiune, și Societatea DDSG a devenit o instituție semioficială din cauza controlului statului asupra operațiunilor băncii. De aceea chestiunea subvenționării a căzut acum pe planul al doilea și s'a ventilat ideea unei fuzionări a Societății DDSG cu Căile Ferate Federale. Nici aceasta idee n'are șanse de realizare însă s'a recunoscut că este în folosul ambelor dacă se crează o colaborare mai strânsă. Din acest punct de vedere se proiectează o direcțiune comercială comună și un birou de tarife tot comun, cari ar înlătura concurența reciprocă dăunătoare. Totuși proiectul nu va putea fi realizat decât după soluționarea completă a reetatării căilor ferate. (Die Freie Donau, 1931).

Un vapor de pe Rhin pe Dunăre. — Un caz interesant este acela al consiliului comunal al orașului Bratislava, care a decis cumpărarea unui vapor de pe Rhin pentru efectuarea trecerii peste Dunăre, luată în primire dela concesionarul din trecut. Însă punctul cel mai delicat, transportul vasului la Bratislava, n'a fost rezolvit încă.

Navigația dunăreană în 1931. — Cifrele, cari oglindesc mișcarea navigației dunărene în anul 1931, vor rămâne în urma celorla pe anul precedent: dat fiind dificultățile, cu cari navigația pe Dunăre a avut de luptat. Intre obstacolele ivite numărăm: devalorizarea lirei sterline care a fost cauza unei reduceri apreciabile a transporturilor. Apoi trebuie menționate îngrădirea comerțului de deize în multe țări. Urmarea ei a fost neefectuarea unui mare număr de transporturi de cereale, deoarece lipseau devizele de acoperire. În schimb țările de pe Dunărea de os nu au fost în măsură a cumpăra o cantitate de produse industriale tot atât de mare ca în alți ani, și astfel fiind nu are de suferit numai mișcarea din sus dar și aceea din josul Dunărei. (Die Freie Donau, 1931).

Din țară

Jurământul elevilor Școalei Navale.

În cursul lunii Noembrie, elevii anului I ai Școalei Navale, au depus jurământul de credință prevăzut de regulamentele militare.

Au luat parte la această serbare P. S. Episcop Gherontie al Dobrogei, Prefectul județului, d-l Contra Amiral I. Bălănescu, Comandantul garnizoanei Constanța și al Diviziei de Mare, Comandanții regimentelor din localitate, ofițerii superiori și inferiori de marină dela uniți și nave.

Preotul garnizoanei, Soroceanu, a oficiat serviciul divin pentru depunerea jurământului și o scurtă slujbă pentru pomenirea eroilor marinari stinși în războiul Unirii.

După terminarea serviciului divin, d-l Căp. Comandor Constantinescu Alexandru, comandantul școalei navale, a rostit o cuvântare, arătând însemnătatea actului săvârșit. A recomandat elevilor să fie devotați Țării, Regelui și Marinei. Să nu șovăiască înaintea datoriei, să fie gata la jertfă și să dovedească adevărata tărie de caracter ce trebuie să o aibă orice marinăr.

A luat apoi cuvântul d-l C. Amiral I. Bălănescu, locțiitor al d-lui Amiral Comandant al Marinei, spunând elevilor următoarele:

„Școala Navală în scurt timp, grație unei bune conduceri, și-a câștigat o reputațiune de așezământ de cultură marinărească, bine și serios organizat.

Ați îmbrățișat o carieră frumoasă, la care mulți au fost chemați, dar puțini au fost aleși.

Ați pătruns în Școala navală, datorită cunoștințelor voastre solide, pe temeiul adevăratului merit.

Peste fondul acesta intelectual solid, ca o pecetie a maturității, jurământul de astăzi pune în sufletele voastre adevăratul fundament moral al obligațiunilor sfinte către Țară, Rege și instituțiunea Marinei.

Până astăzi priveați și iubeați marea prin focul tineresc al voceațiunii, și mai mult pentru poezia și frumusețile ei.

De azi încolo trebuie să priviți și să iubiți marea pentru foloasele mari pe care ea le aduce neamului nostru, ca izvor de bogăție în comerțul maritim, ca mijloc de comunicație cu celelalte națiuni ale globului, și pe deasupra ca teatru de operațiuni în care se vor desfășura acțiunile noastre navale, pentru apărarea hotarelor maritime.

Vă doresc să păstrați neștirbit acest legământ sfânt și să nu desmințiți o clipă în cariera voastră, încrederea pe care Țara, Regele și Marina o pune în voi.

În aceste clipe înălțătoare gândurile noastre să se îndrepte către Majestatea Sa Regele Carol al II-lea, geniul bun care veghează la propășirea țării și dezvoltarea marinei noastre.

Trăiască Majestatea Sa Regele Carol al II-lea.

Trăiască întreaga familie regală”.

Compania elevilor și întreaga asistență au acoperit cu urale însuflețite ultimele cuvinte ale d-lui Contra Amiral Bălănescu, după care a urmat defilarea elevilor.

Petrel

* * *

Academia de export.

La Galați, din inițiativa animatorului, fost ministru, D. Gr. Trancu-Iași, membru fondator al Ligei Navale, s'a format o Academie de export care va îmbrățașă toate chestiunile comerțului pe apă.

În ciclul de conferințe din acest an s'a anunțat pentru ziua de 31 Ianuarie conferința d-lui Comandor Eug. Botez: „Dunărea ca drum de apă”.

* * *

O nouă linie de vapoare.

Armatorul Embiricos a înființat o linie regulată între Continent și Dunărea, prin Grecia și porturile Orientale. Linia va fi lunară, și vasele ce deservește această linie au început deja să sosească în Dunărea cu mărfuri generale. Deocamdată pe această linie sunt 5 vase mari sub pavilion grec, dar mai târziu se vor pune și alte vapoare tot pe această linie, și desigur că vor avea caric asigurat de acolo pentru Orient, și din Dunărea pentru porturile Continentului.

* * *

Salvarea unui remorhier pe Dunărea.

În ziua de 8 Decembrie 1931 s'a scos la suprafață de către Serv. Hidraulic, prin ajutorul pontoanelor ridicătoare dela atelierele portului Giurgiu, remorhierul motor „Vasilichi”. Acest remorhier se scufundase în ziua de 22 Noembrie 1931, în apropiere de portul Giurgiu (km. 489) în urma unui accident.

Proprietarul vasului, d-l G. Portolo, abandonând vasul, lucrările de salvare s'au făcut de către soc. de asigurare „Prevederea”, unde era asigurat, pentru suma de 1.000.000 lei.

* * *

Lucrările executate în porturile noastre.

În primii 2 ani dela înființare, adică în 1930 și 1931, Regia P. C. A. a executat lucrări în valoare de circa 325 milioane lei, pe când în 11 ani, adică dela 1919 la 1929, statul a acordat în total, serviciilor acestei regii, pentru lucrări de refacere și investițiuni numai 264 milioane lei.

Dintre lucrările făcute în ultimii 2 ani cele mai însemnate sunt următoarele:

A) În portul Constanța lucrări pentru înlesnirea exportului cerealelor.

1. Înzestrarea celei de a treia magazie cu silozuri, cu instalație mecanică 102.000.000 lei.

2. Construcția uscătoriei de porumb 60.000.000 lei.

3. Procurarea unui grup electrogen de 1000 H. P., pentru uzina electrică 10.000.000 lei.

Lucrări pentru înlesnirea exportului petrolului

1. Adâncirea dela 8 la 10 metri a intrării în port spre a se permite vaselor-cisterne de mare tonaj să iasă complet încărcate cu produse petrolifere 25.000.000.

Lucrări diverse

Instalarea unei sirene, complectarea magaziiilor de mărfuri, derocamente și dragaje la cheurile danelor 26 și 27; pavarea cu granit a șoselelor de acces; instalarea unui radio-far etc. 43.000.000 lei.

În portul Balic pentru complectarea digului 2.000.000 lei.

B) În porturile dunărene.

În porturile Chilia-Nouă, Ismail, Reni, Călărași, Silistra, Oltenița, Giurgiu, Zimnicea 70 000.000 lei.

C. Lucrări pe Prut pentru înlesnirea navigației 3.000.000 lei.

D) Docurile Galați.

Lucrări pentru punerea în funcțiune a zonei libere 8.500.000 lei.

E) Docurile Brăila.

Instalația complectă de curățătorie de cereale, costă 9.750.000 din care s'au achitat până acum 2.500.000 lei.

Incasările P. C. A., în cursul anului trecut au fost de 720 milioane

lei, care în afară de sumele cheltuite pentru întreținerea și exploatarea tuturor serviciilor sale, s'a dat tezaurului :

100.000.000 lei redevență.

20.220.360 lei subvenție pentru „Casa pensiilor”.

23.903.532 lei sumă rezultată din curba de sacrificiu aplicată la salariile funcționarilor ; în total peste 144 milioane lei.

Este de observat că potrivit legii de înființare a regiei, statul trebuie să ia asupra-și deficitul exploatării serviciului maritim român, evaluat la 55 milioane lei anual și în consecință trebuie să acorde regiei P. C. A., o subvenție anuală de 55 milioane lei.

...De fapt, statul n'a mai acordat această subvenție, astfel că deficitul în chestiune de peste 100 milioane lei pe ultimii 2 ani a fost suportat în întregime de regia P. C. A., care își diminuează cu atât posibilitățile de investiții, aducătoare de venituri.

Piața Navlurilor

Navlurile la cereale pe luna Decembrie au fost foarte variate, cu cerințe mici pentru piețele continentului.

Din cauza multor navlosiri de vapoare, ce s'au făcut, cu speranța că sfârșitul sezonului va fi foarte activ, în prima decadă a lunii, au fost în Dunărea 60 vapoare din care 40 la Brăila.

Navlurile locale erau, 13/3—13/6 Antwerp Rotterdam, 14/ Wesser Hamburg, 12/ Marsilia și 15/ Adriatica sau Sicilia, dar încărcările mergeau greu de tot, din lipsa de cerințe, cu excepția încărcărilor pentru Adriatica.

La a doua decadă, deși ghețurile începuseră să curgă pe Dunăre, cu furie, navlurile pentru continent au mai slăbit puțin, rămânând susținute numai navlurile pentru Adriatica și Mediterana.

Asemenea și încărcările pentru Grecia erau destule, navlurile variind 9/11 shillings, după port și cantitate.

La a treia decadă, activitatea a continuat numai pentru diverse porturi din Mediterana, navlurile urcându-se puțin, piața Continentului a fost foarte calmă, contribuind la asta și sărbătorile.

La sfârșitul lunii au fost în Dunăre 28 de vapoare, unele așteptând să fie completate, iar altele neavând nimic încărcat.

La începutul lui Ianuarie mai erau în Dunăre și Sulina 22 de vapoare, navlurile din Dunăre fiind mai ferme, afară de câteva partizi de completare ce s'au încărcat cu navluri destul de scăzute.

Încărcările de cereale pentru Grecia au continuat, navlurile urcându-se la 13/6—14/shillings după port.

La mijlocul lunii au rămas în Dunăre, numai câteva vapoare, care mai aveau puțin de a fi completate, în afară de 2 vapoare a Societății România, *Jiul* și *Milcovul*, ce au mers la Ghecet pentru erna.

Încărcările de cherestea la Galați au fost pentru Syria, Grecia, Alexandria, Sicilia și Sudul Franței, însă navlurile erau mai mici cu câte o liră de vagon, față de navlurile din Noembrie.

Din cauza situației nestabile din străinătate, la Sulina au fost trimise iarna aceasta, o cantitate de cereale relativ foarte mică, circa 40.000 tone numai. Acest lucru a determinat comisiunea Europeană să anunțe, că iarna aceasta, nu mai face reducerea relativ mică, ce făcea fiecare an din 15 Decembrie până la 15 Martie, asupra taxelor de navigație, pentru încărcările ce se făceau la Sulina. Încărcările dela Sulina au fost până acuma foarte puține, pentru Adriatica, Grecia și un vapor mic pentru Danemarca.

Navlosirile vapoarelor ca să încarce cereale la Constanța, după cum se vede sunt mai multe decât cerințele de încărcare, de aceia unii încărcători au început să anuleze unele din navlosirile lor de vapoare, contra unei indemnizări desigur.

Navlurile locale din Constanța sunt 8/3—8/6 Anvers Rotterdam și 9/—9/3 Wesser, dar cu puține cerințe de încărcare, în afară de Adriatica și Grecia, unde este o mică cerere.

S. V.

Din rapoartele atașatorilor comerciali

În Buletinul Uniunii Camerilor de Comerț apar rapoartele atașatorilor noștri comerciale din străinătate.

Cu atenție și interes urmărim aceste comunicări pline de observații, constatări și propuneri, făcute de oameni cari cercetează la fața locului mersul comerțului plecând de la cauze la efecte.

Ne-am întrebat întotdeauna cu mirare de ce lumea comercială, ca și cea oficială, dă așa de puțină atenție activității acestor specialiști, cari urmăresc zilnic pulsul comerțului — și cari, trebuie s'o spunem, adesea predică în pustiu, căci arareori sunt ascultați și crezuți.

D. Dr. I. Antohi, atașatul comercial pentru Belgia, arată posibilitățile importului de bioxid de mangan din România ; expune situația luptei dintre partidele politice din Belgia, în jurul chestiunilor de protecționism agricol și industrial.

Din punctul de vedere românesc, este de înțeles că un protecționism agricol, ar avea repercusiuni foarte defavorabile asupra exportului nostru de grâne.

Chestiunea nu-i încă tranșată, întrucât socialiștii combat proiectul catolicilor cari cer protecționismul agricol.

D. V. Ciuli, atașatul comercial pentru Egipt, lămurește conflictul Sovietelor cu autoritățile egiptene.

Contractul încheiat între Soviete și Sindicatul importatorilor de cherestea prevede ce anume marfă de lemnărie se poate aduce. Sovietele au reușit totuși să încheie contracte separate ca să furnize scânduri pentru lădițe de ambalaj.

Sovietele oferă conserve cu prețuri derizorii. Legume în lăzi de câte 50 cutii, 840 lei lada, franco Cairo.

Scumbii, Kefal în untdelemn, 50 cutii, 840—1090 lei.

Icre negre în cutii de câte 250 gr. lei 218 cutia.

în bidouane de 13 ocale 920 lei ocaua,

în butoaie de 60 ocale 880 lei ocaua

De notat că taxa vamală este pentru conserve de 15% ad valorem, iar pentru icre 168 lei de kilo bruto, în cutii sub jumătate kilo și 85 lei de kilo bruto, în cutii sub jumătate kilo și 85 lei de kilo în vase mari peste jumătate kilo.

D. N. Mănescu, consilier economic, pentru Grecia și Turcia, se ocupă de balanța comercială a Greciei și a intereselor comerciale românești pe anul 1930.

România ocupă locul al 5-lea după : Statele Unite, Anglia, Germania, Franța.

Vorbind de comerțul din Orient fatal trebuia să se ocupe și să judece serviciul nostru maritim, care trebuie să se apropie continuu de cerințele piețelor străine din Orient.

Fără să atingem punctul nevralgic al serviciului maritim, mai cu seamă azi când se găsește într'o criză acută, cu material învechit și demodat, e bine și necesar totuși să cunoaștem vederile unui specialist asupra rolului vapoarelor noastre în Orient.

Iată ce spune D. Mănescu :

„Pireul intră în sfera de aprovizionare a României, în timp ce Salonicul și Patras se aprovizionează din Jugoslavia. Noi nu avem o linie regulată ce ar face Dunărea, Salonic și Patras.

S. M. R. după multe insistențe a pus în exploatare linia Dunăre, Pireu-Volo cu vaporul Durostor. Direcția trebuie să recunoască faptul că prin această cursă a activat într'o oarecare măsură exportul. Dar se face o greșală de fond când se spune că nu se poate pune exploatarea liniei regulate Dunăre-Egee cu porturile Salonic și Patras, de oarece aceste porturi nu-i asigură marfă la întoarcere. S. M. R. în politica noastră comercială este un factor ce servește ca mijloc de a scoate marfa din țară, iar nu ca să-și asigure cargo la întoarcere.

Randamentul liniei este în legătură de posibilitățile exportului românesc și găsirea de piețe.

Vorbind de S. M. R. am examinat întreaga exploatare și întreg

comerțul nostru cu Grecia. Constatăm cu multă părere de rău — zice D. Mănescu — că cel puțin nu putem face în această direcție ceiace Bulgarii fac cu marina lor comercială.

„În timp ce săptămânal se aduc la Pireu din Bulgaria vite cu vapoare de același tip ca și micile noastre vase de mărfuri: Durostor, București, Iași. S. M. R., asistă la aceasta și spune că nu are vase”.

Chestiunile ridicate prezintă un interes capital pentru rolul vapoarelor noastre în comerțul Orientului și vom căuta să le urmărim cu toată atențiunea.

Poșta Redacției

D-nei L. Vlad-Lugoj. — Privind cu toată atenția propunerea ce ați făcut prin scrisoarea trimisă Revistei, am delegat un reprezentant al Ligei Navale de a se prezenta la d-voastră pentru a vedea lucrările ce posedăți.

D-lui Locot. Trandăfirescu. — Bună ca fond și formă. Stăpâniți bine fraza. Deși subiectul a fost tratat de mulți autori, totuși noi ne vom ocupa continuu de el întrucât ne interesează în deosebi. Ar fi bine să ne citați numele unuia din autorii cari v'au îndrumat; cel puțin numele ofițerului francez care a notat în jurnalul său de bord reflecții asupra operațiilor dela Dardanele din 1915.

D-lui C. Ruso. — Vor apărea în numerele viitoare. Forma corectă.

D-lui Spring. — Bine scrisă; se va pune în curând.

D-lui Stoianovski-Vâlcea. — Vă avem în vedere pentru lucrul conștiincios ce faceți, dar nu-i destul de românește.

D-lui C. Tonegaro, avocat și căpitan de lungă cursă. — Regretăm profund greșala de tipar, care a putut servi ca pretext pentru o scrisoare așa de grațioasă.

Celorlalți colaboratori, a căror articole nu au apărut încă, le mulțumim rugându-i să aibă puținică răbdare până le vine rândul.

Manuscrisele pentru revistă trebuie să fie citește, dacă nu scrise la mașină. Se va scrie numai pe o pagină, lăsând un spațiu liber în stânga fiecărei pagini, pentru corecturi și adausuri.

* * *

Concursul pentru Abecedarul Marinarului (Manual de canotaj) fixat pentru 1 Ianuarie 1932, s'a amânat pentru 15 Martie 1932.

Manuscrisele se primesc până la această dată la redacția Revistei noastre.

O LĂMURIRE CE TREBUE SĂ O REPETAM ÎN FIECARE NUMAR AL REVISTEI NOASTRE. — Din neștiință — sau chiar cu rea credință — se comentează adesea chestiunea colectării, prin subscripție publică, a unei sume de bani pentru *Flota Națională*, încă din anul 1914.

Opinia publică trebuie mereu luminată asupra situației acestui fond. În mai multe rânduri s'au dat comunicate prin presă arătându-se care este adevărul. Dar n'a fost de-ajuns. Întrebarea persistă încă și azi.

Ce s'a făcut cu suma adunată în 1914?

Din suma de 2.985.189 lei s'a vărsat, la 9 Iulie 1914, un milion franci aur *Casei Schneider*, din Franța, pentru construcția unui submarin. Intervenind războiul mondial, submarinul nostru a fost rechiziționat de către Marina Franceză. Suma a fost reținută de șantierul francez, pentru că Ministerul Armatei noastre a făcut în acea vreme mari comenzi de muniții și material de război la Casa Schneider.

Chestiunea este încă în litigiu.

Restul sumei, adică 1.929.969 lei, se află în numerar la *Casa de Depuneri* pe numele Ministerului Armatei.

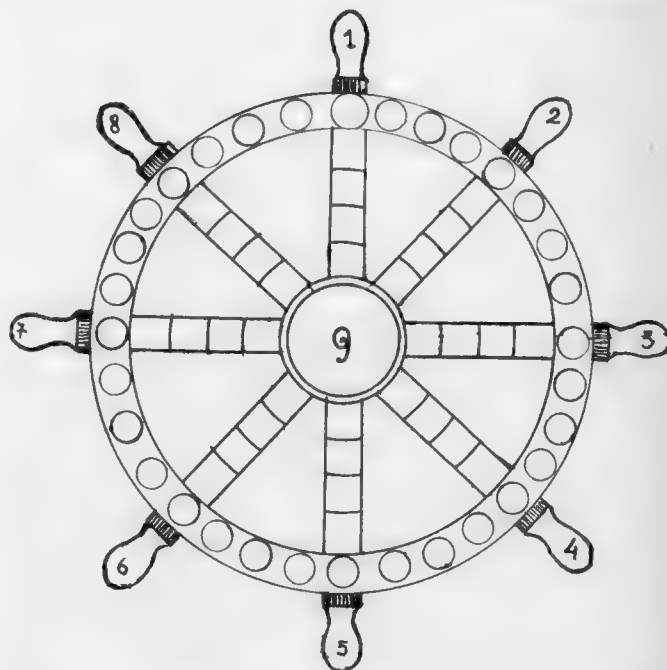
Acesta este adevărul pe care suntem nevoiți să-l repetăm în fiecare lună.

JOCURI DE MARINĂ ȘI DE GEOGRAFIE

Problema IV

Cârma de vapor

de BOMPRES



Cavila. 1. Polip de mare (șaptezecă litere, începe cu I până la centru 9; Celelalte la fel).

„ 2. Parâmă

„ 3. Egală adâncime în mare

„ 4. „L'enfant de la victoire” mareșal de Franța.

„ 5. Oraș în Spania, unde un general englez (naturalizat francez, a învins armata anglo-saxonă-portugheză comandată de un general francez (naturalizat englez) 1707.

„ 6. Poziția unei nave de război

„ 7. Insulă în Oceanul Atlantic.

„ 8. Nimfă în Mediterana.

Roata cârmei

1—2 Fiicele lui Jupiter ce aveau grija râurilor.

2—3 German, discipolul lui Marx 1820—95.

3—4 Fiica lui Phorcus, metamorfozată de Cîrcé în monstru marin.

4—5 Al corpurilor cerești.

5—6 Păsări aquatice migratoare.

6—7 Preotese legendare a lui Apollo (invers).

7—8 Miresele marinarilor naufragați.

8—1 Busola principală.

Capetele cavilelor (în sensul acelor unui ceasornic).

Discipoli a lui Noe.

Deslegările se trimit scrise citeț și alăturându-se lipit, cuponul din ultima pagină jos.

Poșta Jocurilor

Ionel Lecca. Vă mulțumim pentru colaborarea la această rubrică și în special pentru propaganda ce ziceți că o faceți în Râmnicul Vâlcea.

Jocul trimis e bun și dacă se va putea îl vom publica într'un număr viitor.

Deslegarea nu e bună.

Laețiția Ignat. Ne pare bine că în D-tră dudue am găsit o așa de activă și pasionată membră propagandistă. Se vede că nu sunteți profană în cele marinărești, după felul precis cu care dați soluțiuni tocmai acolo unde trebuie să ai câteva cunoștințe de marină și istoria ei.

Sublocot. Bondarenco Al. — Jocurile N. M. S. Mărăști și Yachting sunt frumoase și bine concepute. Se vor publica într'un număr viitor.

Alex. Mitulescu. — Decât 10 jocuri slabe, n'ar fi mai bine unul singur dar bun și publicabil ?

Sofia Hristu-C.ța. — Sunteți singura care într'adevăr a-ți rezolvat în mod impecabil toate trei jocurile.

Celoralți colaboratori. — Soluțiunile jocurilor dela 1—5 se vor publica în numărul viitor odată cu numele deslegătorilor care vor lua parte la concursul anunțat în No. 2.

Cei care au întârziat sau neglijat trimiterea soluțiunilor (scrise citeț) pot încă trimite în cursul acestei luni până la apariția No. 4.

Reamintim cele 3 premii ale *Concursului de jocuri* :

1. Un desen de pictorul Știubei.
2. Trei volume de literatură de Jean Bart.
3. Un abonament la „România Fluvială și Maritimă” pe timp de 1 an.

TIMONIER.

BILETE DE DUCERE ȘI INTOARCERE

DE LA	CLASA	PENTRU URMĂTOARELE			
		CONSTANȚA	ISTANBUL	PIREU	ALEXANDRIA
CONSTANȚA	I	—	Lei 5440	Lei 12200	Lei 25800
	II	—	„ 4080	„ 8660	„ 18650
	III	—	„ 1190	„ 2480	„ 4370
ISTANBUL	I	Lire T. 68	—	Lire T. 77	Lir. T. 243
	II	„ 51	—	„ 57	„ 166
	III	„ 14	—	„ 13	„ 34
PIREU	I	Dr. 5910	Dr. 234	—	Dr 5015
	II	„ 4220	„ 2286	—	„ 3420
	III	„ 1170	„ 609	—	„ 621
ALEXANDRIA	I	P. T. 3070	P. T. 2340	P. T. 1340	—
	II	„ 2220	„ 1500	„ 870	—
	III	„ 520	„ 340	„ 160	—

MERSUL TRENURILOR CONSTANȚA PORT-FETEȘTI-BUCUREȘTI NORD

6.10	7.00	—	—	—	Plec.	CONS/TA-P.	Sos.	—	—	—	20.55	20.55
6.20	7.10	14.13	19.40	23.05	„	CONS/TA-B	„	7.08	10.15	13.55	20.16	20.46
7.26	8.02	15.21	—	0.19	„	MED/IDIA	„	6.56	—	12.49	19.14	19.51
8.33	8.59	16.35	—	1.34	Sos.	FETEȘTI	Plec.	4.41	—	11.36	18.11	19.15
12.42	11.20	20.42	23.10	5.41	„	BUCUREȘTI	„	0.30	6.45	7.30	14.42	16.45

La trenurile care pleacă din Constanta la 7.10 și 19.40 și din București-Nord la 6.45 și 16.45 se atașează câte un vagon-restaurant iar la trenurile care pleacă din Constanta la 23.05 și din București a 0.30, câte un vagon de dormit de clasa 1-a și 2-a.

ROMÂNIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ
CUPON
de jocuri No. 3

CONS/TA PORT-(Buzău-Warszawa-Berlin-Praha-Wien)-GALAȚI

4.30	11.10	—	Plec.	CONS/TA-Port	Sos.	—	17.32	20.55
4.35	11.18	14.13	„	CONS/TA-Oraș	„	13.55	17.25	20.45
6.23	14.07	17.05	„	FETEȘTI	„	10.36	14.37	18.35
8.42	16.47	19.45	Sos.	FĂUREI	Plec.	7.13	11.55	16.00
8.42	16.59	20.14	Plec.	Făurei	Sos.	7.00	11.44	15.49
9.22	17.55	21.10	Sos.	Buzău	Plec.	6.10	10.50	15.10
9.36	20.02	1.09	Plec.	Buzău	Sos.	3.48	10.15	14.10
18.00	5.56	12.55	Sos.	Gr.Chica V. (fr. r.)	„	12.56	22.50	5.15
18.43	6.25	12.22	„	Snialyn (fr. pol.)	„	12.14	22.23	4.23
33.03	11.12	18.20	„	Lwów	Plec.	8.10	18.25	0.26
8.24	23.12	—	Sos.	Warszawa (g. pr.)	Plec.	22.30	—	14.56
8.42	16.59	20.14	Plec.	Făurei	Sos.	6.00	11.44	15.49
9.22	17.55	21.10	Sos.	Buzău	Plec.	6.10	10.50	15.10
9.39	20.02	1.09	Plec.	Buzău	Sos.	3.48	10.15	14.10
18.00	5.56	12.55	Sos.	Gr. Chica Vodă	„	14.00	23.43	5.24
18.42	6.25	13.33	„	Snialyn	„	12.44	22.38	5.03
7.26	19.41	—	„	Katowice	Plec.	—	10.30	16.06
11.57	23.54	—	„	Breslau	„	—	6.08	12.26
16.34	7.20	—	„	Berlin (Friedr. Str.)	„	—	23.25	7.65
—	7.50	12.48	„	*Praha (Wilsonovo)	„	14.00	22.15	—
—	6.40	11.25	Sos.	*Wien	Plec.	15.35	23.10	—
9.24	17.06	20.02	Plec.	FĂUREI	Sos.	7.41	8.55	16.02
10.14	18.23	21.20	Sos.	BRĂILA	Plec.	6.51	7.23	14.20
10.55	19.25	22.30	Sos.	GALAȚI	Plec.	6.10	6.22	13.18

* Via Lwów-Petrovice-Bohumin-Prerov. * Via Lwów-Petrovice-Breslav.

** Trenurile cari circulă între București și Constanța-oraș sunt îndrumate în port numai în zilele de plecare și de sosire a vapoarelor, indicate în itinerar.

REVISTA ROMÂNIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ

Imprimată în 5000 ex. și fiind răspândită în toată țara și în străinătate ; primește înserarea de reclame atât în interiorul revistei, cât și foile rezervate în acest scop cu prețurile următoare :

Pe un an

1 pagină 10000 lei ; $\frac{1}{2}$ 6000 lei $\frac{1}{4}$ 3500 lei $\frac{1}{5}$ 2500

Pe 6 luni

1 pagină 6000 ; $\frac{1}{2}$ 4000 lei $\frac{1}{4}$ 3000 lei $\frac{1}{5}$ 2500 lei

Pe 3 luni

1 pagină 4000 lei ; $\frac{1}{2}$ 3000 lei ; $\frac{1}{4}$ 2000 lei ; $\frac{1}{5}$ 1000

Pentru un număr

1 pagină 2000 ; $\frac{1}{2}$ 3000 lei ; $\frac{1}{4}$ 500 lei.

Reclamele pot fi executate cât de artistic cu clișeu clientului, sau plătindu-se costul clișeului.

SERVICIUL MARITIM ROMAN

DIRECȚIA LA BUCUREȘTI

ADR. TELEGR. „SEMERE“

ITINERARIUL

Liniei Dunăre-Constanța-Egee

valabil cu începere dela 1 Ianuarie 1932

Cursele se fac cu vaporul „DUROSTOR“. Comand. căp. Mauguș

DUROSTOR

călăt. 190 călăt. 191 călăt. 192 călăt. 193 călăt. 194

Brăila . . .	plec.	ora 7	9 Ian.	9 Fev.	9 Mart.	9 Apr.	9 Mai
Galați . . .							
Sulina . . .	sos.	ora 18	9 „	9 „	9 „	9 „	9 „
„ . . .	plec.	ora 19	9 „	9 „	9 „	9 „	9 „
Constanța .	sos.	dim.	10 „	10 „	10 „	10 „	10 „
„ . . .	plec.	seara	11 „	11 „	11 „	11 „	11 „
Cavarna . .	sos.	dim.	12 „	12 „	12 „	12 „	12 „
(facultativă)	plec.	seara	12 „	12 „	12 „	12 „	12 „
Istanbul . .	sos.	dim.	13 „	13 „	13 „	13 „	13 „
„ . . .	plec.	seara	13 „	13 „	15 „	15 „	13 „
Pireu . . .	sos.	seara	15 „	15 „	15 „	15 „	15 „
„ . . .	plec.	„	18 „	18 „	18 „	18 „	18 „
Patras . . .	sos.	dim.	19 „	19 „	19 „	19 „	19 „
(facultativă)	plec.	seara	20 „	20 „	20 „	20 „	20 „
Pireu . . .	sos.	dim.	21 „	21 „	21 „	21 „	21 „
„ . . .	plec.	seara	21 „	21 „	21 „	21 „	21 „
Volo . . .	sos.	dim.	22 „	22 „	22 „	22 „	22 „
„ . . .	plec.	seara	23 „	23 „	23 „	23 „	23 „
Istanbul . .	sos.	dim.	25 „	25 „	25 „	25 „	25 „
„ . . .	plec.	seara	25 „	25 „	25 „	25 „	25 „
Constanța .	sos.	seara	26 „	26 „	26 „	26 „	26 „
„ . . .	plec.	„	28 „	28 „	28 „	28 „	28 „
Sulina . . .	sos.	ora 7	29 „	29 „	29 „	29 „	20 „
„ . . .	plec.	„ 8	29 „	29 „	20 „	29 „	29 „
Galați . . .							
Brăila . . .	sos.	ora 20	29 Ian.	39 Fev.	29 Mart.	29 Apr.	29 Mai

SITUAȚIA CARGOBOTURIOR S. M. R.

BUCEGI, comandant Căpitan Paraschivescu, în Anglia la New Castle.

CARPAȚI, comandant Căpitan Antonescu, la Constanța pentru navlăscire.

OITUZ, închiriat Căpitanului Vlasopol, în navigație pe Mediterana.

ITINERAR

al liniilor Dunăre-Constanța-Levant

valabil cu începere dela 1 Iannarie 1942

Cursele se fac cu vapoarele :

CONSTANȚA comand. căpit. Așingher

BUCUREȘTI comand. căpit. Buzăgiu

DOBROGEA comand. căpit. Miha Vasile

IAȘI comand. căpit. Bădescu Gh.

			Constanța	București	Dobrogea	Iași	București
			voiaj 82	voiaj 69	voiaj 69	voiaj 67	voiaj 70
Brăila . . .	plec.	ora 7	11 Ian.	27 Ian.	12 Fev.	1 Mart.	15 Mart.
Galați . . .	sos.	„ 18	11 „	27 „	13 „	1 „	15 „
Sulina . . .	plec.	„ 19	11 „	27 „	13 „	1 „	15 „
Constanța .	sos.	dim.	12 „	28 „	14 „	2 „	16 „
„ . . .	plec.	„	13 „	29 „	15 „	3 „	17 „
Istanbul . .	sos.	„	14 „	30 „	16 „	4 „	18 „
„ . . .	plec.	seara	14 „	30 „	16 „	4 „	18 „
Pireu . . .	sos.	„	—	1 Fev.	—	6 „	20 „
„ . . .	plec.	„	—	3 „	—	9 „	23 „
Beyrut . . .	sos.	dim.	—	—	21 „	—	—
„ . . .	plec.	seara	—	—	22 „	—	—
Haifa . . .	sos.	dim.	19 „	—	23 „	—	—
Jaffa . . .	plec.	seara	24 „	—	28 „	—	—
Alexandria .	sos.	dim.	—	6 „	—	13 „	26 „
„ . . .	plec.	seara	—	7 „	—	13 „	27 „
Port Said .	sos.	dim.	25 „	8 „	29 „	14 „	28 „
„ . . .	plec.	seara	27 „	9 „	1 Mart.	15 „	29 „
Jaffa . . .	sos.	dim.	28 „	10 „	—	16 „	30 „
Haifa . . .	plec.	seara	30 „	13 „	—	19 „	2 Apr.
Beyrut . . .	sos.	dim.	31 „	14 „	—	20 „	3 „
Tripoli (fac.)	plec.	seara	2 Fev.	16 „	—	21 „	4 „
Mersine . .	sos.	dim.	—	—	—	22 „	—
„ . . .	plec.	seara	—	—	—	23 „	—
Istanbul . .	sos.	dim.	7 „	21 „	6 „	27 „	9 „
„ . . .	plec.	seara	7 „	21 „	6 „	27 „	9 „
Constanța .	sos.	seara	8 „	22 „	7 „	28 „	10 „
„ . . .	plec.	„	11 „	25 „	10 „	31 „	13 „
Sulina . . .	sos.	ora 7	12 „	26 „	11 „	1 Apr.	14 „
„ . . .	plec.	„ 8	12 „	26 „	11 „	1 „	14 „
Galați . . .							
Brăila . . .	sos.	„ 20	12 „	26 „	11 „	1 „	14 „

N.B. În timpul ernei S.M.R. are facultatea de a suprima oprirea vapoarelor de pe această linie în porturile Dunărene.

ITINERAR

al liniei Constanța-Istanbul

Valabil cu începere de la 4 Iannarie 1932

sub rezerva de modificare fără preaviz

Dus Intors

CONSTANȚA plec. Luni ora 22 || ISTANBUL plec. Joi ora 12
ISTANBUL sosire Marți ora 14 || CONSTANȚA sos. Vineri ora 4

ITINERAR

al liniei Constanța-Istanbul-Pireu-Alexandria

Valabil cu începere de la 31 Decembrie 1931

sub rezerva modificării fără preaviz

Dus Intors

CONSTANȚA plec. Joi ora 22 || ALEXANDRIA plec. Vineri o. 16
ISTANBUL sos. Vineri „ 14 || PIREU sosire Duminică ora 8
„ plec. Sâmbătă „ 11³⁰ || „ plecare „ „ 13
PIREU sosire Duminică „ 12 || ISTANBUL sosire Luni „ 14
„ plecare „ „ 20 || „ plecare Marți „ 12
ALEXANDRIA sos. Marți „ 10 || CONSTANȚA sos. Mercu. „ 4

Cursele se fac cu elegantele vase :

DACIA comand. comandor Rășcan

ROMÂNIA comand. comandor Știubei

REGELE CAROL comand. căpitan Hrubes Maximilian

PRINCIPESA MARIA comand. căpitan Mărăcineanu

R O M Â N I A

**PRIMA SOCIETATE NAȚIONALĂ
DE NAVIGAȚIUNE MARITIMĂ**

SOCIETATE ANONIMA

CAPITAL SOCIAL 20.000.000

București — Str. C. A. Rosetti, No. 20

Adresa telegrafică: „ROMARIN“. — Telefon 2/2788



F L O T A :

S/S „SIRETUL“	6.000 TONE	D. W.
„MILCOVUL“	6.500	„ D. W.
„PRAHOVA“	6.500	„ D. W.
„JIUL“	5.600	„ D. W.

Patinajul Otetelesanu

Este ziua și seara locul de întâlnire al lumii elegante, grație ghietei netede și permanente, confortului, instalațiilor, luminei și prețurilor moderate: adulți 40 lei.

Membrii Ligei

Navale, militari,
studenți și copii

25 lei=====

**BUFET,
BAR,
MUZICĂ, DE DANS**

INSCRIETI-VĂ ÎN LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

Avantajele de care bucură membrii Ligei Navale :

a) Primesc lunar Revista în comptul cotizației anuale de 280 lei.

b) au reducere de prețuri la ștrandurile și piscinele ce le vom indica în numerele viitoare ale Revistei.

Deocamdată putem anunța că minunatul **Lido** din Capitală a convenit să facă o simțitoare reducere membrilor Ligei Navale, de asemenea și noul **Patinaj Oteleșanu** a stabilit anumite reduceri și înlesniri de plată pentru membrii Ligei.

c) Suntem în tratative cu unele cinematografe cari sunt dispuse să ne facă reduceri.

d) Sperăm că în curând vom putea da rezultatul intervenției făcute pentru reducerea prețurilor de călătorie a membrilor Ligei Navale pe toate vapoarele românești.

e) Liga Navală face pentru membrii ei concursuri de fotografii, literatură, jocuri, miniaturi de vase, etc... pentru cari se dau premii importante.

Plătind cotizația anuală de 280 lei, puteți deveni membri ai Ligei Navale Române.

Cei cari doresc să aibă și insigna ligei, de metal emailat, trebuie să mai plătească costul de 120 lei

Studentii, elevii, gradele, marinarii, funcționaril inferiori din porturi plătesc pe jumătate :

Cotizația 140 lei

Insigna 60 „